

ROGER
FRISON-ROCHE



**REPORTAGES
AFRICAINS**

INÉDIT

ARTHAUD

VISIT...

LANZAROTE
Caliente.COM

Roger FRISON-ROCHE

REPORTAGES AFRICAINS

(1946 - 1960)

Arthaud

Roger Frison-Roche

Reportages africains

Classiques Arthaud

© Arthaud, Paris, 2010

Dépôt légal : mai 2010

ISBN numérique : 978-2-0812-4641-6

N° d'édition numérique : N.01EBNN000111.N001

Le livre a été imprimé sous les références :

ISBN : 978-2-7003-0313-1

N° d'édition : L.01EBNN000189.N001

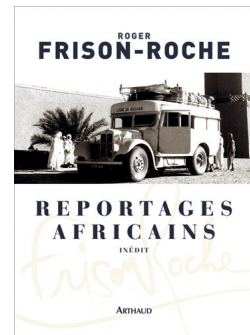
169 340 mots

Ouvrage composé et converti par Meta-systems (59100 Roubaix)

Présentation de l'éditeur :

1946. Roger Frison-Roche est à Tanger en qualité de journaliste. Pendant quinze ans, ses pas de reporter le mèneront à travers toute l'Afrique du Nord, de Tadjemout, petit village fortifié aux confins de l'immensité saharienne, à l'oasis d'Agadem au Niger ou à Bizerte en Tunisie.

Les reportages qu'il rédige durant cette période, principalement pour L'Écho d'Alger, constituent l'essence de cet ouvrage inédit. Loin de s'en tenir à un prosaïque exposé de ses voyages, Frison fait de chacun d'eux une croisade littéraire au service de son appétit d'aventure. Course effrénée à l'or noir en Algérie, récit épique consacré à la mystérieuse princesse Tidjania... Reportages africains dresse un panorama de l'Afrique du Nord qui constitue à la fois un témoignage journalistique unique et un appel au rêve. Ces articles, dont certains ont inspiré les plus grands romans de l'écrivain, comme La Piste oubliée et Djebel Amour, provoquent l'irrésistible envie de bivouaquer sous la lune...



Création Studio
Flammarion Photo :
© Albert Plossu
Photo : © Pierre
Tairraz

REPORTAGES AFRICAINS

(1946 - 1960)

Préface

Tout a commencé il y a dix ans, dans la cave de Derborence, notre chalet de Chamonix, lorsque Catherine Cuenot, iconographe, et moi-même nous sommes plongées dans le dépouillement des journaux conservés précieusement par ma mère. Ils étaient classés par année et par reportage, gros rouleaux jaunis, témoignages du passage du temps. A l'époque, ces documents nous avaient donné un fil conducteur pour l'exposition Frison-Roche qui s'était tenue à l'Espace Tairraz en 2000 à Chamonix. Magnifique hommage rendu à mon père qui n'avait pas eu le temps de connaître le nouveau millénaire.

Depuis, je m'étais plongée dans la lecture de ces reportages publiés dans différents journaux, et mon désir profond était de les voir publiés. Étant trop jeune pour m'y intéresser lors de leur parution, c'est avec un œil neuf que je les ai lus, découvrant leur fraîcheur, leur actualité, leur humour et leur variété. Rien de monotone, on découvre ici ce qui a fait la trame de la vie de mon père : son désir d'aventure, son goût pour la nouveauté, son enthousiasme à démarrer un projet, son optimisme et son amour de la vie. Mais toutes ses découvertes, il entendait les partager, et c'est ce qui l'amenait à écrire sur des sujets parfois ardu, jouant les « candide » pour mieux nous intéresser à son sujet.

Un des premiers reportages se passe à Tanger, où il mène une véritable enquête de journaliste et découvre que

l'argent y règne en maître ; mais si le sujet tient presque du documentaire, quelques envolées lyriques confirment les talents de romancier de mon père, révélés dans *Premier de cordée* cinq ans plus tôt.

Le souffle de l'écrivain et de l'aventurier anime ainsi la plupart de ses reportages, dont certains portent d'ailleurs en eux la trame de futurs romans.

Dans « La Piste oubliée », à l'origine précisément du roman éponyme qu'il écrira plus tard, il nous raconte avec bonheur les joies de la méharée, la découverte des rupestres, et son imagination féconde brode sur l'antique épopée du continent perdu, l'Atlantide. Transparaît également son amour de la solitude et des grands espaces, ainsi que son goût pour la peinture, avec une allusion à René Jean-Clot, peintre des solitudes africaines.

Mais voilà déjà Frison reparti pour un vol de six mille kilomètres au-dessus du Sahara, parsemé d'escales en sauts de puce. Des descriptions magiques viennent nous réveiller pendant le vol, lorsque nous voyons « les premières dunes frisées au petit fer », suivies de quelques pointes d'humour avec les derniers potins du Sahara, ou bien d'un peu d'histoire avec Bournazel. Lors d'une dernière escale, nous découvrons la magie du bor-bor, ce philtre puissant qui peut asservir un homme et l'anéantir, et dont Frison se souviendra dans plusieurs de ses romans.

La même année, Frison nous emmène sur les pistes automobiles sahariennes du Hoggar au Soudan. Là, il nous fait rencontrer les grands pionniers qui ont participé à l'exploration des espaces sahariens (citons la croisière Citroën 1922, les exploits des frères Estienne, ou encore la Mission Adeline de 1948 à laquelle se joignit mon père). Et c'est alors que surgissent les récits féeriques de bivouacs sous la lune et la floraison miraculeuse de l'acheb. La plume de l'écrivain émaille le récit de petites histoires savoureuses : les autruches, les rezzous, les bordjs militaires, et enfin l'histoire authentique de la jeune Française qui vient rejoindre, seule, son fiancé lieutenant

méhariste au Soudan avec sa 10CV Citroën, et qui inspirera *Le Rendez-vous d'Essendilène*.

Ce reportage se termine par l'image futuriste du gigantesque cargo terrestre rêvé par Georges Estienne, que Frison rencontre personnellement en 1955. Ils sont invités parmi d'autres à participer à un voyage au Sahara. Le journaliste va alors découvrir de la bouche même du héros l'épopée vécue avec son frère René, et qui en a fait les acteurs d'une véritable « chanson de geste » de la « Piste impériale ». C'est Georges qui a conçu hardiment l'utilisation de l'automobile au désert ; il est le principal artisan de sa transformation économique. Cette piste qui traverse le Tanezrouft sera balisée par les fameux bidons répartis tous les cinquante kilomètres. Le plus célèbre restant Bidon V. Mais en avril 1927, ce sera le drame avec l'embuscade de Bel Kacem où son frère René trouvera la mort, ainsi que quatre autres compagnons. Rien n'arrêtera pourtant cet homme valeureux, devenu directeur de la Transsaharienne, qui « lance ses cars sur Gao et crée de toutes pièces la ligne du Hoggar ». Ancien pilote, il va fonder l'Aéro-africaine qui reliera l'Afrique du Nord à l'A.O.F et l'A.E.F.

Avec son ami Brouty, merveilleux dessinateur, Frison va aussi partir en quête des « coins perdus » de l'Algérie, là où se trouve vraiment l'âme de celle-ci, à l'écart des touristes. Se succèdent des dialogues pleins d'humour entrecoupés d'envolées poétiques. « On dirait des Djebels Amour », nous dit-il en comparant les champs au printemps à des tapis de haute laine ; ou bien, nous parlant de cette année d'abondance (1949) : « voici des chameaux croulant sous le poids de leur bosse ». Mais le récit est également toujours fourni en renseignements géologiques, techniques, ethnologiques. On écoute une leçon de choses. Et c'est là que nous allons entrevoir le massif du Djebel Amour, où Frison va découvrir le destin fabuleux de la mystérieuse princesse Tidjana, de son vrai nom Aurélie Picard, dont il écrira beaucoup plus tard la biographie romancée, *Djebel*

Amour... Lorsque j'avais 12 ans, mon père était retourné sur les lieux et m'avait emmenée dans ce petit royaume perdu où ne restait plus qu'une grande villa mauresque désolée transformée en musée...

Mais la magie de l'Algérie ne l'empêche pas de s'intéresser également au pays dans toute sa modernité : quelques mois plus tôt seulement, en 1948, mon père fit un reportage sur l'« or noir » en Algérie. Ce récit se révèle être un document passionnant, véritable sujet d'école, sur les premières recherches pétrolières en Afrique du Nord. De nos jours on sait que le pétrole coule à flots dans ce pays et qu'il en est la ressource principale.

Six ans plus tard, en 1954, retour vers « le Sahara des pétroliers et des touristes » : le progrès est bien là avec ses avancées techniques, et les touristes aussi. Quelques regrets sur l'âge d'or, mais Frison sait bien que le Sahara résiste à sa façon et que tout ce remue-ménage n'aura qu'un temps. Il constate avec amusement que, personnellement, il se passerait bien du progrès, car il peut vivre de peu de chose, c'est sa philosophie. Le pétrolier, lui, agit et puis s'en va ; le touriste passe également rapidement, alors que le Sahara doit se vivre intensément, à la lenteur du pas du méhara. Au loin se profile La Garet el Djenoun, où il a vécu des moments inoubliables : « passage des ocres et des roux au désert bleu du Hoggar ». Tamanrasset, elle aussi, est devenue une grande ville, plaque tournante du trafic, tout en restant un haut lieu spirituel avec l'empreinte du père Charles de Foucauld et des petites sœurs nomades.

L'année 1955 verra la publication dans *L'Écho d'Alger* de « une 2CV et deux hommes à travers le Sahara. ». Nous habitions déjà Nice depuis quelques mois, et mon père, effondré par la mort accidentelle de mon frère Jean, n'arrivait plus à écrire. Ma mère savait qu'une seule chose pouvait l'aider à surmonter sa douleur, c'était l'aventure. Elle l'avait vraiment poussé à entreprendre ce voyage avec

son ami Gérard Prohom, compagnon de montagne de longue date, connaissant l'Afrique, ayant été longtemps directeur des Transports Mory à Alger. Le challenge était de réaliser la liaison Alger-Niamey en 2CV, soit 5 000 kilomètres. Quelle gageure et quelle fierté d'avoir réussi à surmonter les multiples embûches, parfois dramatiques, les coups de déprime, les engueulades lorsque les nerfs sont à bout. On sent poindre un regret dans le récit : la rapidité du voyage qui ne donne pas le temps de regarder, de s'émerveiller, comme lors d'une méharée. Et pourtant, que de variétés de paysages, de flore et de faune dans ce long périple !

« Rekba » enfin n'est pas un reportage, mais j'ai tenu à ce que cette nouvelle figure dans ce livre, car elle n'a jamais été publiée. Je l'ai retrouvée par hasard au milieu des reportages : pas de date, peut-être était-elle l'ébauche d'un futur roman. On ne le saura jamais, mais telle quelle, cette nouvelle est très forte, elle sue la violence, la haine, la vengeance, on pense en la lisant à *L'Étranger* de Camus. Pourtant, Camus l'intellectuel et mon père l'aventurier, tout en se connaissant et s'appréciant, étaient à des lieues l'un de l'autre...

Je finirai par un petit flashback : nous sommes dans les années cinquante à Alger où nous habitons sur les hauteurs du parc de Galland, face à la baie d'Alger ; la vue est époustouflante de beauté, je ne l'oublierai jamais de ma vie, et pourtant je n'ai que dix ans. Mon père Frison vient de rentrer, sale et barbu – un vrai hippie avant l'heure – d'un long voyage de deux mois au Sahara avec son ami Georges Tairraz, guide et photographe chamoniard. Ce jour-là, je le revois avec son sarouel, ses naïls, son long chèche, sa tignasse de cheveux bouclés, le teint si basané qu'il aurait pu se faire passer pour un maure (après tout, la Maurienne n'est pas si loin de Beaufort, le berceau de sa

famille). Sous le bras, son tapis berbère qui lui servait de couchage. C'était un tel bonheur de le revoir, car c'était un père pas comme les autres et il racontait de belles histoires.

J'ignorais alors qu'il charmait aussi les adultes par ses talents de conteur et de journaliste.

Martine Charoy Frison-Roche Chamonix, le 10 février
2010

Tanger, porte de l'argent

ALGER

Publication : AGENCE HAYAS, 81, rue d'Isly, Alger
Tél. 352-85, 83 (Concessionnaire Agence Africaine)

31
DECEMBRE
1946
 20^e ANNÉE -
 N° 13.143

Un grand reportage de

Roger FRISON-ROCHE

Commission de l'atome

renonce
son veto
d'un contrôle

studie aujourd'hui
la Commission

l'énergie atomique de l'O.N.U.
deux abstentions (Pologne et
URSS) dans lequel les membres
voient au droit de veto.

TANGER

porte de
l'ARGENT

...Si majestueusement assise dans la
Géographie et dans l'Histoire, que les
hommes, n'ayant pu la posséder en pro-
pre, ont dû, contre leur gré, la respecter...

NOTRE avion était venu de Rabat presque en fraude (comme s'il n'y avait que cette
façon de plausible pour aller à Tanger). Délaissant les terres il avait longé la côte
atlantique à raisonnable distance, laissé sous son aile droite Larache et quelques
petits ports joujoux de la zone espagnole assés à l'embouchure des oueds ; un peu avant
que d'arriver au cap Spartel, changeant de direction nous avions survolé à basse altitude
un maquis frangé de dunes et lépreux de marécages d'argent ; le petit aéroport était alors
apparu à nos yeux. C'est curieux comme on s'intéresse à la terre dans un avion.

— Pas grand le terrain ! murmure quelqu'un, ex-
primant l'avis général. Pas grand en effet ! Pas à la
dimension de la zone internationale en tout cas,
mais il paraît que les Américains vont s'occuper très
sérieusement de la question.

Le pilote, méfiant comme pas un, dépasse la courte
plate cimentée en forme d'Y — au cul dit des camoux
de drainage — vite engorgement à plat au-dessus d'une
colline capotée d'une kasba, puis, comme par sur-
prise, télescopant les grands arbres de la route interna-
tionale il s'effrite très court, presque sans rouler. Ainsi
l'on voit les lourds véhicules dans la boue se dé-
doubler.

Eternelle convoitise !

Il y a une heure nous étions à Rabat ! Nous voici
sans transition dans un pays libre, dans un de ces
pays méditerranéens où les hommes cherchent une très
vieillesse. Nous sommes à Tanger, comme ça, sans
complications, sans visa d'aucune sorte, avec un sim-
ple passeport, et le douanier même est bon enfant qui
nous accueille. Beaucoup plus que l'était son collègue
de Rabat, au départ. Lui aussi est un douanier de
sans-fre.

— Combien d'argent ? l'interroge-t-il.

— Deux mille francs marocains.

— Ça va.

C'est la maxime autorisée par personne sans déro-
gation de l'Office des changes. On ne risque pas d'al-
ler loin, avec le cours actuel de la peseta.

Nous avons quitté des pays dirigés, rationnés, cen-
sionnés, nous trouverons ici la liberté totale ! nous
n'en dit. Nous y trouverons aussi un point d'obser-
vation unique sur le monde. Ne sommes-nous pas au
carrefour de l'Europe, de l'Afrique et de l'Amérique ?

Et dans ce défilé...



I

Si majestueusement assise dans la géographie et dans l'histoire, que les hommes, n'ayant pu la posséder en propre, ont dû, contre leur gré, la respecter...

Notre avion était venu de Rabat presque en fraude (comme s'il n'y avait que cette façon de plausible pour aller à Tanger). Délaissant les terres, il avait longé la côte atlantique à raisonnable distance, laissé sous son aile droite Larache et quelques petits ports joujoux de la zone espagnole assis à l'embouchure des oueds*. Un peu avant d'arriver au cap Spartel, changeant de direction, nous avions survolé à basse altitude un maquis frangé de dunes et lépré de marécages d'argent ; le petit aérodrome était alors apparu à nos yeux. C'est curieux comme on s'intéresse à la terre dans un avion.

« Pas grand le terrain !... » murmura quelqu'un, exprimant l'avis général.

Pas grand, en effet ! Pas à la dimension de la zone internationale en tout cas, mais il paraît que les Américains vont s'occuper très sérieusement de la question. Le pilote, méfiant comme pas un, dépassa la courte piste cimentée en forme de Y – on eût dit des canaux de drainage –, vira sagement à plat au-dessus d'une colline capelée d'une kouba*, puis, comme par surprise, frôlant les grands arbres

de la route internationale, il atterrit très court, presque sans rouler. Ainsi j'ai vu faire les lourds vautours dans la brousse soudanaise.

Éternelle convoitée !

Il y a une heure nous étions à Rabat ! Nous voici sans transition dans un pays libre, dans un de ces lieux prédestinés où les hommes observent une trêve mutuelle. Nous sommes à Tanger comme ça, sans complication, sans visa d'aucune sorte, avec un simple passeport, et même le douanier qui nous accueille est bon enfant. Beaucoup plus que l'était son collègue de Rabat, au départ. Lui aussi est un douanier de zone libre.

« Combien d'argent ? interroge-t-il.

— Deux mille francs marocains.

— Ça va. »

C'est le maximum autorisé par personne sans dérogation de l'Office des changes. On ne risque pas d'aller loin, avec le cours actuel de la peseta.

Nous avons quitté des pays dirigés, rationnés, conditionnés, nous trouverons ici la liberté totale ! nous a-t-on dit. Nous y trouverons aussi un poste d'observation unique sur le monde. Ne sommes-nous pas au carrefour de l'Europe, de l'Afrique et de l'Amérique ?

Et dans ce détroit, au-delà duquel se silhouettent les collines espagnoles, se mêlent au hasard du ressac les eaux vertes de l'Atlantique et les flots bleus de la mer latine.

Ici, avant nous, se sont arrêtés bien des hommes différents. Pendant des siècles, Tanger sera la halte éternelle des conquérants. Au-delà du cap Spartel, c'était le mystère sans dimension de l'Atlantique, le vide, une sorte de barrière d'eau longtemps infranchissable aux nefs, aux trirèmes et aux galères disparues. Égyptiens, Phéniciens,

Grecs, Romains, Sarrasins, tour à tour, ont du haut de la colline provoqué les au-delà mystérieux.

Et de toutes ces convoitises, que reste-t-il ? Une longue jetée abritant une paisible rade des vents d'ouest, et sur les coteaux verdoyants une ville cosmopolite, bigarrée, intrigante, active, si majestueusement assise dans la géographie et dans l'histoire que les hommes n'ayant pu la posséder en propre ont dû, contre leur gré, la respecter. Un peu comme ces femmes trop belles qui ne connaissent jamais d'amour sincère, et qui, forcées de donner à tous, vont semant sur leur passage haines, passions et désordres !

Depuis la guerre, Tanger, belle odalisque sensuelle et impavide, est devenue la reine du marché noir des devises, la ville des sociétés qui n'osent pas dire leur nom, la porte de l'argent. Et il s'en évade des capitaux par cette porte ! Ils partent pour des horizons inconnus où ne les atteint pas le percepteur, et cette hémorragie qui laisse pantelantes quelques nations européennes, loin de s'arrêter, empire sans cesse, quelles que soient les mesures draconiennes prises pour l'enrayer.

Une étrange maladie : « l'Impex »

On imagine aisément quelle ambiance le voyageur peut rencontrer dans la cité du Mendoub*. On imagine sans doute, mais on reste bien loin de la réalité. Avant-guerre déjà, Tanger s'était acquis un renom d'exotisme bien mérité. Des grands écrivains s'étaient passionnés pour les ruelles mystérieuses qui bordent le Grand et le Petit Socco. Cet exotisme, Tanger l'a conservé, il reste intact pour les amateurs d'art, mais les sensations qu'il procure sont décuplées par une atmosphère nouvelle, fiévreuse, grisante, très spéciale à cette ville unique en son genre : on y respire l'angoisse perpétuelle de la spéculation. Tanger

vibre et frissonne depuis la guerre aux assauts d'une nouvelle maladie : les Tangérois l'ont baptisé « l'Impex ». Tout le monde ici fait de l'Impex, c'est-à-dire change, transite, spécule, importe, exporte, et la température monte, plus chaude, plus virulente que la « fièvre de Tanger » que provoque le vent d'est aux changements de saison.

Tout le monde fait de l'Impex, sauf peut-être quelques bohèmes, quelques artistes, quelques retraités anglais, réfugiés dans les villas de la Montagne, et pour qui cette terre de beauté garde encore sa saveur de fruit mûr, sa valeur originelle et n'est à leurs yeux d'artistes qu'un paradis sur terre, loin des remous des hommes.

Le bâtiment va... tout va

Au voyageur venant de l'intérieur, Tanger se présente tout d'abord comme un vaste chantier de construction. De larges avenues nouvellement tracées coupent d'autres rues bordées de palissades et de terrains vagues. Parfois un « block » moderne s'élève, qui prend des allures de gratte-ciel si on le compare à la basse maison mauresque à laquelle il est accolé. Quelquefois ces immeubles offrent une certaine continuité et cela donne alors un aspect de ville neuve, tout de suite écarté par la vision d'un autre terrain vague : un « terrain à bâtir », dit l'écriteau. De quinze à vingt-cinq mille francs le mètre carré. C'est cher, mais peu à peu les vides se combleront. Il y a tant d'argent à placer de par le monde... et même à dissimuler.

Ces quartiers qui n'ont ni le pittoresque de la vieille ville, ni la douceur nonchalante des collines de résidence, attendent que le mouvement des affaires poursuive sa marche vers l'ouest, quitte les ruelles étroites du centre, lâche les sombres boutiques de la rue des Siaghins pour se loger à l'américaine dans des locaux *up to date**. Pour l'instant, seules les luxueuses voitures américaines

parcourent à vive allure leurs artères désertes, risquant tout au plus d'écraser le troupeau de chèvres brunes du laitier espagnol.

Cambio ! Change !

On arrive ainsi à la place de France. Un policeman en tenue américaine règle la circulation. Les grands cafés aux terrasses animées restent ouverts très tard dans la nuit. On y sert la boisson par excellence des Tangérois : le café au lait. On paie avec des francs marocains, le garçon rend la monnaie en pesetas espagnoles. Et le plus naturellement du monde, il vous annonce le cours : selon lui, c'est mille cent ou mille cent cinquante, mais soyez-en certain, vous paierez toujours dix ou douze points plus cher que le cours réel. Dame ! il y a des risques. À l'intérieur, le gérant pratique le change sur une table. Vous commencez, vous aussi, d'être inoculé par le virus. Vous jurez de ne plus vous laisser prendre.

Voici le cireur qui se glisse sous les tables et vous rend des chaussures brillantes comme seuls les Espagnols savent les faire briller !

« Deux pesetas cinquante ! »

Vous calculez ? Pas la peine : « *Trenta* francs », annonce le cireur. Il ne sait pas parler le français, mais il sait compter. Car il y a deux monnaies officielles à Tanger : le franc marocain et la peseta. Le franc marocain dans les banques, soit, mais la peseta prime dans tous les actes de la vie courante. L'écart entre les deux monnaies laisse place à toute une série d'opérations fructueuses ou désastreuses.

Rue du Statut

Laissons la place de France, prenons la rue du Statut. Ce fameux statut de la zone libre qui a déjà fait couler beaucoup d'encre. C'est un peu la voie sacrée qui mène au pays des affaires. Une rue banale, bordée d'immeubles disparates, de grandes boutiques de haut luxe ; pâtisseries, joailleries, souvenirs, agences de voyage, des banques aussi – mais il y en a partout. Sur deux cents mètres, c'est la rue internationale type : ça s'appelle la rue du Rhône à Genève, la Croisette à Cannes, le boulevard des Capucines à Paris, la place de la Brouckère à Bruxelles, Haymarket à Londres. Vous y trouverez la Maison de Paris, avec les dernières créations de la rue de la Paix, l'horlogerie suisse, la confection espagnole, les appareils photographiques américains, les produits d'Italie, les spécialités pharmaceutiques anglaises, et dans le bar de l'inévitable palace la même faune internationale qui hante les bars de tous les palaces du monde. On vient beaucoup à Tanger entre deux avions.

Descendons la rue du Statut. Au tournant, voici une merveilleuse échappée sur la baie. Les flots bleus sont bordés de verdure exotique de palmes, de grenadiers, et les collines qui l'entourent sont si parfaites de proportion, complètent si heureusement l'ensemble, qu'on se trouve devant un paysage type, qui serait peut-être trop conventionnel s'il n'y avait pour l'animer l'horizon changeant selon les brumes et selon les vents qui couvrent et découvrent tour à tour la côte espagnole, et qui parfois laissent voir comme une menace, très loin vers l'est : roc Gibraltar. Aujourd'hui, la rade a une allure polynésienne. Une ravissante goélette est au mouillage, et oscille doucement sous la houle, évoquant les corsaires, les îles heureuses et les épices.

Et tout à coup on débouche sur le Grand Socco, large marché en plein air, dominé par le minaret de la mosquée. Pour de bon cette fois, on respire les épices et les arômes de mille fleurs s'élevant des éventails chatoyants de couleur, où des femmes berbères aux immenses chapeaux

de paille chantent leurs richesses à la foule grouillante. Traversons le marché. Une odeur de café grillé nous arrive. Nous voici à l'entrée de la rue des Siaghins. Au cœur même de la ville. Dans cette rue, longue de cent cinquante mètres, large de trois à quatre mètres, plus grouillante qu'un souk de Fès, se côtoient toutes les races, toutes les nations, tous les peuples, se traitent en plein vent les plus étranges affaires. Là se fait et se défait d'heure en heure, de minute en minute, sur un signe mystérieux qui parcourt la foule comme un frémissement, le change noir du franc, de la peseta, du dollar ou de la livre.

31 décembre 1946

II

... où les « rois du change » font et défont, de minute en minute, le cours de la peseta et du franc marocain

Bien sûr, je n'étais pas à la page ! Tanger vit à l'espagnole. C'est-à-dire qu'on s'y lève tard, qu'on déjeune et dîne à des heures impossibles, que les matinées de cinéma commencent à dix-huit heures, et les soirées à vingt-deux heures, et que l'exactitude des rendez-vous est fort élastique : à une ou deux heures près.

Aussi me trouvé-je un peu seul, presque honteux de m'être levé si tôt et d'arpenter les rues désertes vers neuf heures du matin.

Ma promenade m'avait conduit vers le port : je suis toujours attiré par les ports. Il me semble qu'en flânant le long des quais on découvre un monde mystérieux, qu'on y perçoit des secrets qui, autrement, n'atteindraient jamais les rues hautes.

Le port de Tanger est tout petit ; il est également bien mal défendu contre les vents d'ouest par son unique jetée. Un petit paquebot couleur d'argent y fait la navette entre Algésiras et l'Afrique. Il arrive un jour sans prévenir, accoste le long du môle, prend le vent en fumant sa cheminée tout un jour, puis repart. Quelquefois c'est un cargo venant d'Amérique. Mais le trafic passe généralement au large, dans le détroit où l'on peut apercevoir les silhouettes floues

des navires de tous pavillons franchissant les colonnes d'Hercule. C'est bien calme maintenant. Il n'en a pas toujours été ainsi. Quel spectacle pendant la guerre ! Et quel observatoire pour les « observateurs » postés sur les collines alentour. La rade est en eaux profondes, et le fameux porte-avions *Franklin-Roosevelt* lui-même peut y évoluer à l'aise.

Voiliers, corsaires...

Le long des quais – deux bassins minuscules –, des voiliers espagnols déchargent leur cargaison de poisson. Ils débarquent parfois d'autres choses, paraît-il. Motus... Ils ont bon dos, les petits voiliers. Il est certain qu'il se trouve parmi eux quelques bateaux pirates qui forcent régulièrement les cordons douaniers. On raconte beaucoup d'histoires à leur sujet. En voici une : je ne la garantis pas.

« Vous voyez ces tas de ferraille là-bas ? » m'a dit l'homme en un français très rauque, un français de mocco. « Il y a de l'or là-dedans... »

J'avise sur la grève un amoncellement d'ancres rouillées, de pièces métalliques, toute une ferraille provenant de la récupération d'épaves, et que de temps à autre des barques pontées viennent décharger sur le sable.

« Oui, señor, vous voyez ces ancres ? Eh bien, il y en a qui sont en or ! En or massif ! »

Mon sourire est incrédule. Il se fâche.

« Comme je vous le dis, señor, elles sont en or ! Pas toutes, bien sûr. Mais de temps à autre, on en décharge tout un tas, et parmi les vieilles ferrailles, on glisse une ancre truquée, tout en or, mais semblable à de la vieille fonte. Et dans la nuit même, tout ça disparaît. C'est pratique, hein ? Et sans risques !

— Comment le savez-vous ?

— Tout se sait à “Tingis”. Tout. »

... et voitures américaines

Mais voici sur les quais des richesses plus certaines. Toute la plate-forme aux alentours de la gare est couverte de longues et hautes caisses que des ouvriers démontent fiévreusement. Coups de marteau, jurons, crissement des pieds de biche, craquement des planches, et voici qu'apparaissent, soigneusement emballés dans des papiers huilés, camions et voitures américaines en pièces détachées. Un fort arrivage est venu ces jours-ci encombrer le port. Voici des camions démontés : châssis d'un côté, moteurs de l'autre, et dans des caisses séparées, la cabine du conducteur et les enjoliveurs nickelés. On monte tout cela sur place, *grosso modo*, on fixe les roues, on gonfle les pneus, et un tracteur tire la longue file vers le garage de la haute ville. Voici des voitures de luxe : déjà au Maroc, on pouvait voir circuler de belles voitures, mais Tanger emporte la palme. On n'y craint pas l'impôt sur les signes extérieurs de la richesse, et bien que chacune d'elles vaille plus d'un million, il semble que le Tangérois ait besoin de soixante chevaux, au moins, pour circuler dans son petit État de vingt kilomètres carrés.

Tribulations d'un acheteur de cravates

Laissons le port, remontons la pittoresque rue de la Marine. Tiens ! Un magasin intéressant pour un Algérien : tissus, chemises, cravates, complets, etc. Marchandons une cravate.

« Combien ? »

— Dix-huit pesetas, señor. »

Le vendeur calcule mentalement, je fais mon compte sur un bout de papier, nous sommes d'accord, à 11,30, ça

fait 204 francs. Il prend le billet, s'excuse, disparaît, revient cinq minutes après.

« Le cambio est à 11,50 », dit-il.

En cinq minutes, la cravate a augmenté de trois francs. Tant pis ! Sortons. Je parcours cent mètres, voici un petit changeur et son tableau noir, voyons le change : Ah, ah ! La peseta est à 11,70, bonne affaire ! À mon tour de gagner trois francs... Mais lorsque j'arriverai au sommet de la rue des Siaghins, le change, par une manœuvre mystérieuse, aura baissé de quarante points. Je suis refait... *Sic* transit la valeur des choses.

Je conte cette anecdote vécue pour vous doser exactement le climat de Tanger. Il est certain qu'il faut une certaine dextérité pour y vivre normalement. La ménagère elle-même doit savoir changer, avant que d'entrer sous le marché couvert.

Quelques francs de plus ou de moins, direz-vous, la belle affaire ! Pour un journaliste de passage, peut-être, mais lorsqu'il s'agit de la vie courante, qu'on le veuille ou non, ce change maudit prend une importance vitale. C'est toute une éducation à faire.

Rue des Siaghins

Nous y revoilà. Qui parle de change dit « rue des Siaghins ». C'est automatique. Tout vous y ramène, toutes les routes y conduisent, tout y aboutit. « Grand Socco », « Petit Socco », « Siaghins ». On ne peut échapper à l'emprise. Ce court espace contient en puissance toutes les activités commerciales, bancaires, illégales, temporaires ou sédentaires de Tanger.

La rue des Siaghins, c'est par excellence la rue des changeurs. Ils sont nombreux qui attendent la pratique, debout derrière leurs éventaires. On dirait un peu les vendeurs de billets de loterie de la rue d'Isly. Comme ces

derniers, leur fond de commerce est rudimentaire : une encoignure de porte, une caisse peinte debout, derrière ce comptoir un tabouret, et bien en vue du public une ardoise indiquant les cours à l'achat et à la vente du franc, de la peseta, de la livre, du dollar, du franc suisse.

De neuf heures du matin à sept heures du soir, les petits changeurs attendent la pratique. Ils sont misérables. Ils étouffent au sirocco d'été, ils frissonnent au vent d'est qui périodiquement, l'hiver, déferle comme un courant glacial par les ruelles en amphithéâtre ; en ce moment, ils gèlent sous des vêtements crasseux, mais parfois on voit sortir de ces poches douteuses des liasses de plusieurs centaines de billets de mille francs.

À l'échelle supérieure, il y a les boutiquiers. Si l'on peut qualifier de « boutiques » ces sortes d'alcôves ouvertes sur la rue, larges de deux mètres, profondes de trois, et dont on demande couramment cinq à six cent mille francs de pas de porte. Là-dedans, une table, une chaise pas toujours, mais toujours un téléphone et un tableau des cours ! Et dans la rue, c'est le va-et-vient obsédant de cette foule anonyme, qui monte et descend comme un éternel ressac, et parcourt inlassablement la rue : Grand Socco, Petit Socco, un tour de place et on remonte. Foule curieuse présentant une interpénétration de races nulle part ailleurs égalée. Cette rue des Siaghins n'est plus musulmane, elle est déjà orientale, quoique située aux marges extrêmes du monde occidental.

Elle est sans style, elle tient du souk, du promenoir, elle est aussi bien du Caire que d'Alep, de Constantinople, d'Alger, ou même de certaines rues du vieux Nice. Elle est méditerranéenne. Des ruelles étroites s'y jettent comme des égouts dans un collecteur. Entre deux boutiques sordides d'apparence quoique propres dans l'ensemble, s'ouvre le portail d'une puissante banque. C'est un peu comme si le siège principal de la Banque de l'Algérie se trouvait rue Kataroujil, en pleine casbah. Ici à Alger ça étonnerait, là-bas c'est naturel.

Le gang du change

Mais ce qui est curieux, c'est d'étudier le mécanisme invisible des changes. Vous descendez la rue, les tableaux des changeurs annoncent un cours ; vous la remontez sans tarder, les cours ont changé, en bloc. Sur quel ordre ? Mystère. Par quels moyens occultes ? Il y a bien le téléphone dans les boutiques, mais ça n'explique pas tout, car la plupart des petits changeurs ne l'ont pas, le téléphone, et pourtant ils sont prévenus ! Aucune erreur, aucune dissidence, le gang du change fonctionne sans défaillance. Il a été solidement codifié par toute une équipe de spécialistes arrivés pour la plupart à Tanger après 1939. Elle s'est réduite à quelques groupes qui arpentent inlassablement de haut en bas et de bas en haut la rue des Siaghins. Leur langage est rauque, il est varié également, ils s'expriment indifféremment en polonais, qui est pour beaucoup leur langue natale, en hongrois, en allemand, en espagnol, en tchèque. La rue est leur domaine. Ils la parcourent du matin au soir. Ils sont les rois du change. Ils n'ont pas mis longtemps pour trouver l'art et la manière d'interpréter l'article 23 de la Convention de Paris du 18 décembre 1923 (statut de Tanger), rédigé comme suit : « Le taux d'échange entre les deux monnaies est déterminé chaque jour par la Banque d'État du Maroc, en tenant compte du change moyen entre les prix d'achat et de vente pratiqués sur place. »

Ces agitateurs, arrivés nus comme Job, ont fait rapidement, et quelques-uns colossalement, fortune. Ils peuvent à n'importe quel moment jeter sur le marché ou raréfier pesetas ou francs marocains au mieux de leurs intérêts. Malheur aux petits changeurs qui voudraient lutter contre eux.

Nuits chaudes

J'ai parcouru toute la journée les différents quartiers de Tanger. Toute la journée j'ai fouiné, interrogé, questionné. Et ce soir, je suis obsédé par les chiffres, malade, inquiet. Serais-je moi aussi atteint par l'Impex ? C'est très contagieux, paraît-il. Le fait est que je me découvre, au hasard de mes réflexions, de nouvelles aptitudes pour les affaires. J'oublie que je n'ai jamais su compter, et voici que je passe mes heures à calculer. C'est inouï !

« Beaucoup plus grave que vous ne le pensez, m'a dit mon voisin de table, un Français de bonne souche établi à Tanger. Je suis nouveau venu et je suis déjà intoxiqué. »

Il est trois heures du matin. Il faut croire qu'ici c'est encore une heure pour les braves, car jamais le Petit Socco n'a été aussi animé ; on dirait un décor de théâtre. Tout y est ! Le petit minaret miniature de la poste espagnole, les terrasses des cafés, les éclairages *a giorno*. Et surtout cette place étroite moins grande que la scène du Châtelet, et sur laquelle évoluent avec aisance des figurants rêvés, par groupes de trois ou quatre. Espagnols, Français, Arabes, hindous aux longs yeux fendus, des familles entières, et aussi des filles alanguies qui décrochent des œillades. Et au coin, juste à l'entrée d'une rue chaude, le policeman en tenue américaine, impassible, qui parle arabe et mâche du chewing-gum.

Et sur cette scène arrivent de partout, côté cour et côté jardin, de nouveaux figurants, parlant haut, gesticulant. Des musiques de bastringues montent dans la nuit. Les enseignes au néon attirent le touriste rarissime vers des dancings de faux luxe, où les entraîneuses alignées guettent le fêtard qui leur offrira du champagne falsifié à six cents pesetas la bouteille. Il y a le guide, l'inévitable guide, cauteleux, sournois, collant comme un arapède*, qui s'accroche à vous comme une sangsue parce que vous avez eu le malheur de conserver par-devers vous un appareil photographique.

« Demain, me dit mon interlocuteur, je vous raconterai les mille et une manières de faire de l'argent : légalement,

“presque” légalement et illégalement. »

Nous partons. Un groupe de marins ivres s'enfonce dans une ruelle. Pratiques, ces petites rues ! En étendant les bras, on peut de chaque côté s'aider des murailles pour conserver l'équilibre. Les voici qui s'arrêtent devant l'enseigne d'un bar. Ils discutent des tarifs. Ils ne sont pas d'accord sur le change. Ils passent et vont plus loin.

Nous voici hors des murs. La nuit est calme. Les terrains vagues sournois. C'est moins drôle.

1^{er} janvier 1947

III

...Vingt et une banques, cent cinquante sociétés nouvelles par mois, quatre milliards de capitaux français

Pour mieux comprendre l'importance économique de Tanger, il est indispensable de connaître la composition et l'importance de sa population. La zone libre de Tanger représente approximativement un carré de 20 kilomètres sur 20. Elle est peuplée d'environ 100 000 habitants, dont 75 000 musulmans. Le reste, soit 25 000, est réparti comme suit : 2 000 Français, 300 Belges, 2 000 Anglais, quelques centaines d'Américains, 20 000 Espagnols ou sujets de langue espagnole. La population espagnole représente donc la masse la plus importante de la population européenne. Encore convient-il de remarquer qu'elle est composée en majorité de pauvres gens besogneux, n'ayant aucun besoin de banques, et que, tout compte fait, cinq à six mille personnes seulement s'intéressent effectivement au mouvement des affaires à Tanger.

Six mille personnes ! Or, il y a à Tanger vingt et une banques officielles et de nombreuses banques privées. Toutes travaillent et gagnent largement leur vie. Il faut donc

que le chiffre des opérations réalisées soit énorme. Il est en fait impressionnant.

Mais si Tanger a le privilège d'être le pays possédant le plus de banques par rapport à l'importance de sa population, il détient aussi le record du nombre des Sociétés Anonymes.

On m'avait cité là-dessus des chiffres fantastiques : on m'avait dit qu'il se créait chaque jour plus de cent sociétés anonymes. Il y avait là beaucoup d'exagération. D'ailleurs, rien n'est plus aisé que de se faire soi-même une opinion. Il existe à Tanger deux journaux de langue française, le *Journal de Tanger* et la *Dépêche marocaine*, et quelques journaux de langue espagnole. Consultant les annonces légales, nous y trouverons chaque jour la publication à constituer de trois ou quatre sociétés nouvelles. C'est le minimum. On est donc en droit de penser qu'il se crée en moyenne cent cinquante sociétés nouvelles par mois. C'est beaucoup.

Cent cinquante sociétés nouvelles par mois

Quelle est l'importance de ces sociétés ? Il est difficile de l'estimer, leur capital peut varier de cent mille francs à un million. En fait, 99 % d'entre elles représentent des évasions de capitaux, français et surtout espagnols ; 25 % d'entre elles sont constituées pour effectuer uniquement une ou deux opérations commerciales, bénéficiant du statut de Tanger et sans que le nom apparaisse.

C'est extrêmement simple, m'a déclaré une personne très bien placée pour observer ce va-et-vient de l'argent à travers les frontières. Supposons que vous ayez quelques millions à « placer » à Tanger. Vous entrez en contact avec une organisation de passage de capitaux. Vous trouvez très facilement l'intermédiaire qui s'en chargera moyennant une commission « honnête » de 9 % à 11 %. Tout cela

facilement, sans douleur, sans papiers. C'est la méthode « semi-légale ». Il ne vous reste plus qu'à constituer votre société. Soyez rassuré, on ne cherchera pas à savoir d'où vient l'argent. Le statut de Tanger vous permet d'agir sans que votre nom apparaisse, donc de ce côté aucune indiscretion à craindre. Il suffit de trouver un gérant. On vous en indiquera plusieurs à Tanger dont c'est le métier. Certains gèrent ainsi officiellement jusqu'à deux ou trois cents sociétés. Ce sont de véritables « hommes de paille » officiellement reconnus.

Une belle situation

Belle situation ?

Pas mauvaise, car j'en connais qui gèrent ainsi des milliards de francs. Mais il y a une personne qui est en ce moment en train de faire tout doucement une fortune colossale et le plus honnêtement du monde. Ce véritable roi de Tanger, qui ne craint ni les tribunaux, ni les enquêtes puisqu'il travaille au grand jour, est le secrétaire-greffier du tribunal mixte de Tanger, y remplissant les fonctions de notaire. Aussi étrange que cela puisse paraître, il n'y a pas de notaire à Tanger et ces fonctions sont dévolues au greffier. Ce fonctionnaire de la ville libre est un Français. M. Georges Balazuc est célèbre, car son nom apparaît au bas de tous les actes, de toutes les publications. Et naturellement, ses honoraires sont fonction de l'importance des versements effectués. À part cela, vous le rencontreriez en ville, il passerait inaperçu ; il affecte même de renchérir sur la dureté des temps, sa mise est modeste. Il fait très greffier et pas du tout notaire. C'est un sage. La ville de Tanger tire également un important revenu de la constitution de toutes ces sociétés, car les frais d'établissements d'actes et les impôts tombent dans sa caisse.

Nous n'avons parlé jusqu'ici que des manières plus ou moins frauduleuses de faire entrer des capitaux dans la zone libre, est-il donc possible d'agir autrement ?

D'un côté, la loi...

Les nations européennes ont contrôlé sévèrement l'exportation des capitaux. Cependant, il y a des exceptions : si l'on peut prouver que l'affaire à créer présente un intérêt national par exemple. C'est ainsi qu'une très importante société nord-africaine de réassurances a reçu l'autorisation d'exporter à Tanger vingt-cinq millions de francs marocains, dont dix-huit vont servir immédiatement à l'acquisition d'un gros immeuble où sera montée une affaire mondiale de réassurance. Ce genre de société étant destiné à travailler surtout à l'étranger, il était intéressant que son siège fût à Tanger, d'où elle peut rayonner plus facilement sur le monde entier. Ceci est un exemple de la façon régulière de procéder. Obtenir une autorisation d'exportation de capitaux ; faire un virement en francs marocains par l'intermédiaire de la Banque d'État du Maroc et tout est dit.

On a parlé d'évasions monstrueuses de capitaux français, est-ce exact ?

Il y a en ce moment quatre milliards de devises en comptes courants français à Tanger, et là-dessus un milliard et demi de francs marocains.

Comment sont-ils arrivés ?

... de l'autre, la fraude

Par les intermédiaires chargés de ce transfert, et par mille moyens dont le plus important est bien celui des

passeurs professionnels. Les sujets marocains de Tanger ne dépendent que du Mendoub. Ils sont chez eux, passent facilement la frontière... Et allez donc fouiller sous trois épaisseurs de burnous, et sous la quadruple cachabia* d'une femme musulmane ? Les services douaniers sont impuissants. La proximité de la zone montagneuse facilite grandement le trafic. On cite des caravanes venant directement de Fès à travers le rif*. D'ailleurs, chaque arrivage clandestin est aussitôt reconnu. Même lorsque le versement des billets dans une banque est fait par un étranger de marque, les billets sentent encore le « suint » du voyage.

Barques et avions-taxis

Il y a aussi des barques de pêche, indispensables au trafic avec l'Espagne, peut-être plus important encore que le trafic avec le Maroc français. Enfin, méthode moderne de contrebande, il y a l'avion. N'importe quel avion privé peut se poser à Tanger. Récemment, un citoyen suisse affréta un avion-taxi en Angleterre et se fit conduire à Tanger. À l'arrivée, il déclara à la douane être venu pour négocier trois cents millions de billets de banque français d'avant l'échange.

Il espérait, disait-il, pouvoir trouver une combinaison quelconque à Tanger. Il en fut pour ses frais d'avion-taxi, et repartit avec ses billets périmés. Mais on est persuadé dans le « milieu » de Tanger qu'il apportait autre chose et que ses fafiots sans valeur n'étaient qu'une couverture.

Mais il y a plus simple. Faites le voyage avec votre femme ou votre amie, ou bien confiez votre argent sous forme de bijoux à une charmante voyageuse. Aucun règlement n'empêche une femme de porter tous ses bijoux sur elle. Ainsi, récemment, une jeune femme venant d'Alger arriva à Tanger portant un magnifique solitaire estimé à cinq

millions. Hélas, le brillant a beaucoup baissé à Tanger. Le prix qu'on lui en offrit et avec lequel elle comptait s'acheter un terrain était si bas qu'elle renonçât à l'opération.

Tout ceci concerne des opérations de passage clandestin de capitaux. Mais il y a aussi la spéculation. Dans ce domaine, l'ingéniosité coupable de certains affairistes de Tanger dépasse l'imagination. Je vous raconterai tout cela demain.

2-3 janvier 1947

IV

Le périple hindou ou l'art et la manière de tripler son capital en trois mois par le jeu des changes

J'ai pris rendez-vous pour dix-huit heures avec Pedro, compagnon de hasard rencontré hier soir dans un bar, qui trafique un peu de tout, ne fait pas grand-chose, mais connaît beaucoup de choses. En l'attendant, pour passer l'après-midi, j'ai décidé de marcher à l'aventure à travers la magnifique banlieue tangéroise. Une belle route conduit jusqu'à la « Montagne », splendide colline tavelée de villas blanches nichées dans les pins, et dominant la mer à l'extrémité du détroit. Quelques centaines de mètres plus loin, c'est le cap Spartel, c'est la fin, le point de vue traditionnel où les touristes vont méditer devant le mélange des eaux vertes et bleues de l'océan et de la mer et saluer la puissante et longue houle atlantique.

Toute une paisible colonie anglaise vit en cet endroit, composée en grande partie d'anciens fonctionnaires coloniaux hantés par les ciels chauds et les éternels printemps, et qui n'ont pu se refaire aux brouillards de l'île natale. Ils se sont fixés sur ces rochers, un peu à l'écart des spéculations tangéroises. De temps à autre, ils descendent toucher leur pension à la banque, en profitent pour boire un

whisky au bar du Minza, puis ils remontent bien vite dans leur thébaïde*. Laissons-les. Revenons sur le plateau Marshan, lotissement de résidences qui domine la ville arabe et la mer. Pénétrons dans la casbah, qui cascade de terrasse en terrasse jusqu'au port. Ruelles, labyrinthes, patios, jardins secrets étouffant dans les cloîtres de marbre, murs bleus, murs blancs, murs mauves, antichambres vert céladon, escaliers roses, cataractes de bougainvilliers, explosions de grenadiers en fleur ! Ah, comme Jean Launois* aurait fait des merveilles de toutes ces fleurs, de toutes ces couleurs, de ces senteurs mêmes qui s'exhalent des masses bien équilibrées ! Un paradis pour l'œil. Un régal pour l'esthète ! Cette casbah est belle dans toute l'acception du terme, on la dirait bâtie pour le plaisir des yeux, pour le charme des sens. Elle est calme et silencieuse, elle vous réconcilie avec l'Orient pouilleux. Comme on comprend les Européens qui, délaissant les quartiers neufs et sans âme, viennent y louer une paisible retraite, secrète et ravissante où n'arrivent plus les bruits du monde.

Barbara Hutton

Pour le moment, la casbah compte un hôte de plus, turbulent et excentrique, mais que l'on tolère comme on passerait ses caprices à une enfant gâtée. Barbara Hutton, la milliardaire américaine, la plus riche héritière du monde, est ici avec son quatrième mari dont j'ai oublié le nom – le « pôvre ». Elle y a acheté une maison, elle a loué de nombreux serviteurs, elle joue pendant deux ou trois jours aux princesses des *Mille et Une Nuits*, puis saute dans l'avion, parcourt le monde, revient à Tanger. Elle y fait les beaux jours des antiquaires et des marchands de « curios ». Elle est aimée, car elle paie largement. Mais son mari est honni des guides et des boutiquiers, car il annule

régulièrement les commandes passées par son excentrique épouse. Quoi qu'il en soit, Tanger est fière de sa milliardaire « officielle ». Une véritable attraction en somme !

Les confidences de Pedro

Ma promenade me ramène vers le port par un itinéraire que je ne saurais refaire en sens inverse tant il était tortueux. Escaladons deux ou trois ruelles en escaliers. Voici le petit bar où j'ai rendez-vous. Il est encore tout endormi, semble-t-il. Il sort tout droit de l'imagination d'un metteur en scène réaliste avec ses chaises sur les tables, sa patronne aux yeux bouffis, en peignoir délavé et qui range des fleurs dans un verre à bière, ses cendriers non vidés et l'absence totale de clients.

« Vous êtes en avance, ça ne commence guère avant huit heures ! »

Comme je persiste dans mon intention de m'asseoir, elle me donne une chaise et disparaît dans une arrière-boutique. J'attends patiemment, longuement. Ça sent la fumée froide, l'alcool frelaté, l'orgie de basse classe... Enfin, voici Pedro ! mal réveillé.

« Déjà ? fait-il, ces Français, ils ne peuvent pas rester au lit ! »

Le vin d'Espagne coule dans les petits godets : un verre, deux verres, trois verres ! Mon ami est en forme, la conversation prend corps.

« Le plus beau coup de Tanger*, c'est encore les hindous qui l'ont réussi, dit-il en s'animant.

— Les hindous ? »

De Tanger à Gibraltar

« Mais c'est fini ! Le chef de la bande a été arrêté ces jours derniers à Gibraltar. L'affaire était pourtant rudement bien montée. Jugez-en : il y a à Tanger, comme à Gibraltar, comme au Caire, comme partout où il y a des affaires à réaliser, des familles hindoues qui se sont généralement spécialisées dans le commerce de la joaillerie et des souvenirs. Toutes ces familles sont pour la plupart alliées. Ainsi en était-il pour des hindous de Tanger, fort experts en matière de change. Ils avaient trouvé le moyen ingénieux de tripler un capital en trois mois, en lui faisant simplement effectuer un petit circuit géographique qui est un modèle du genre.

» L'associé de Tanger disposait par exemple d'un million de francs marocains. Il convertissait les billets marocains en livre sterling papier : on en trouve facilement à Tanger. Ayant donc l'équivalent d'un million de francs marocains en livres-billets, il faisait traverser frauduleusement le détroit aux *bank-notes* jusqu'à Gibraltar (ou à la Linea*). À Gibraltar, possession britannique, se trouvent des banques anglaises et d'honorables boutiques, tenues comme par hasard par des hindous. Le cousin de Gibraltar reçoit donc les livres sterling, les verse à sa banque et, chose normale, effectue un virement bancaire sur une succursale aux Indes. Il choisit de préférence une ville située près de Goa. Ça ne vous dit rien, ce nom-là ? »

De Gibraltar aux Indes

« Goa ? Goa... j'y suis ! Enclave portugaise sur la côte de Malabar, quinze degrés de latitude nord. Au nord de l'État de Mysore.

— Vous y êtes ! Vous ne voyez pas la suite ? Quelle trouvaille, quel génie ! (Mon homme a un frémissement d'admiration.) Penser à cela ! Que Goa était une enclave portugaise, une sorte de terre libre... Donc on vire les fonds

aux Indes britanniques. Jusqu'à présent, chaque opération est gagnante, nos hommes sont bien renseignés. Les cours varient de Tanger aux Indes et à Gibraltar, il suffit d'être renseigné et d'avoir quelqu'un sur place. Rien de louche ! Allez vous étonner, allez soupçonner quelque chose de pas régulier ! Quoi d'étonnant à ce que le cousin de Gibraltar fasse virer son argent au pays natal, à son cousin de Mysore ou d'une autre ville... Rien, n'est-ce pas ? Continuons. »

Des Indes à Lisbonne

« L'argent parvenu aux Indes, il s'agit de le faire entrer en fraude dans l'enclave portugaise de Goa. Il suffit de savoir payer. À Goa, il y a des banques ; il y a aussi d'autres cousins. Par les soins de la famille, les livres-papier sont transformées en escudos portugais, le jeu des changes favorables continue. Il ne reste plus qu'à faire rentrer l'argent au bercail. C'est très simple. Une opération légale, un virement de la Banque de Goa sur Lisbonne où se trouve le dernier cousin de la chaîne familiale, et comme de Lisbonne à Tanger les opérations bancaires sont libres, un nouveau virement d'escudos de Lisbonne à Tanger. En gagnant à chaque coup, vous m'entendez, en gagnant à chaque coup ! Il ne reste plus qu'à convertir en francs marocains : le million initial a produit trois millions. L'opération a duré trois mois. Il y a, bien sûr, les frais de passage de Tanger à Gibraltar, ceux du contrebandier hindou pour l'entrée à Goa ; il reste au minimum deux millions et demi net. Ah ! c'était une bonne affaire, et bien montée. Malheureusement, la police britannique a mis le nez dedans, et le chef de la bande a été arrêté. Tout le système a été dévoilé. C'est pour ça que je vous le confie, me dit naïvement Pedro.

— Encore un petit verre, Pedro, dis-je pour le consoler.

- Volontiers, *amigo*.
- Dites-moi, vous qui savez tout... Pour qui sont ces stocks de farine empilés sur les quais ? »

Cargos contrebandiers...

« Là encore, c'est une histoire terminée, soupire-t-il. Voilà comment que ça se passait. Beaucoup de cargos venant d'Amérique avec du blé, du sucre, du maïs, du café, voulant bénéficier du statut de Tanger, déclaraient au départ et établissaient leurs papiers "en transit" par Tanger. Ensuite, eh bien, le bateau était dérouté sur l'Espagne ! Il accostait dans un port espagnol où ses papiers n'étant pas en règle, on lui interdisait de vendre sa camelote. Sans attendre le résultat des pourparlers, le capitaine pressé de partir déchargeait sa cargaison à quai et s'en allait. Les affréteurs entreprenaient alors démarche sur démarche, vainement, pour caser leur cargaison. Celle-ci, en souffrance sur les quais, diminuait chaque jour considérablement ; un beau jour, il n'en restait plus rien. On portait plainte pour vol. En réalité, la marchandise disparaissait au marché noir, enlevée par une bande bien organisée et d'accord avec les expéditeurs. Vous supputez d'ici le bénéfice retiré ? La cargaison déclarée "transit Tanger" ne payait aucun droit de sortie ni d'entrée, elle était vendue en fraude au tarif du marché noir espagnol et laissait un gain impressionnant, et, comble d'habileté, elle était payée une seconde fois par la compagnie d'assurances... sur le vol. »

... et contrebandiers tout court

« C'était trop beau. Un jour, les autorités espagnoles ont découvert le pot aux roses. Depuis, il est interdit de décharger à quai sans être muni d'un certificat d'importation. Les bonnes traditions se perdent ! C'est pourquoi Tanger regorge de marchandises.

— Ça ne fait pas baisser les prix !

— Rassurez-vous, rien n'est perdu. Si vous vous promeniez la nuit dans la campagne, à la limite de la zone, vous pourriez voir des files de Marocains porteurs de lourds sacs, évacuant ce trop-plein vers l'intérieur : Maroc français, Maroc espagnol... »

Tandis que nous parlions, le bar s'est peu à peu animé. On illumine les coins sombres. La caissière, entre-temps, a fait toilette et trône, fardée à outrance, rutilante de faux bijoux derrière son comptoir. Le ton des conversations monte. On s'interpelle d'un peu partout en toutes les langues. L'heure des confidences est terminée. L'orchestre attaque un paso-doble. Sortons. Les rues désertes en plein jour grouillent maintenant de toute leur humanité bariolée.

4 janvier 1947

V

... où en marge des spéculations locales se poursuit un lent travail des chancelleries

Il est certain que j'arrive au terme de ce reportage sans aborder deux problèmes que je m'étais promis de définir en arrivant à Tanger : la position des grandes nations et la question marocaine. Je dois donner comme excuse que les personnages officiels que j'ai rencontrés sont muets. Tous fort polis sans doute, mais usant tous de diplomatie pour répondre qu'il n'y a pas de « problème de Tanger » et que l'harmonie y règne. Moi je veux bien !

Quant à la question marocaine, elle se simplifie par le fait qu'aucune des grandes puissances représentées à Tanger, à l'exception de l'Espagne, ne conteste les droits imprescriptibles du sultan du Maroc sur la zone libre. La France moins que toute autre, en tant que nation protectrice ayant signé un traité avec Sa Majesté chérifienne.

Bab-el-Flouss !

Mais si je vous ai entretenu, parlant de Tanger, de tout sauf de ces deux questions, c'est surtout parce que les

Tangérois semblent bien être les dernières personnes au monde à s'intéresser au sort de leur ville. Pourvu que le statut de Tanger demeure, avec son apanage de liberté économique, et que l'on continue d'y traiter de fructueuses affaires, les chancelleries peuvent bien déployer leurs combinaisons les plus machiavéliques, personne n'en a cure !

Le Mendoub, le Maroc espagnol, les avances américaines, le lent travail accompli par les Russes ? On ne s'en occupe pas ! Changer, faire de l'Impex, réaliser, bâtir, gagner de l'argent, spéculer, forcer les cordons douaniers, voilà le fin du fin !

Toutes les fois que j'ai voulu poser le problème sur le plan général, sur le plan politique mondial, les gens m'ont regardé avec curiosité : « Quel est ce phénomène, pensaient-ils, qui vient à Tanger pour un motif autre que celui des affaires ? » J'étais pour eux le monstre, l'anormal, le mal équilibré. Brrr... !

Non, certes Tanger n'est plus uniquement la porte de la Méditerranée, la sentinelle avancée de l'Orient, l'escale de la route des Indes, le point d'appui des politiques étrangères. Tanger pour le Tangérois c'est la « Porte de l'Argent », « Bab-el-Flouss ».

France, Espagne, et...

Parmi les nations représentées, la France tient la place de choix. Son expérience marocaine, le prestige qu'elle en a retiré, font de notre pays l'arbitre de la situation. L'Espagne, du fait de sa population locale, de la proximité de la zone marocaine espagnole, est fort active. J'ai déjà dit l'importance des capitaux en provenance de France ou d'Espagne qui s'investissent à Tanger. Les achats de terrains se font à grande allure.

... USA

Mais il est une tierce nation dont la position est pour le moins curieuse : je veux parler des États-Unis. Quoique représentés par le consul général à la commission de contrôle, les USA ne reconnaissent en fait que l'autorité du sultan du Maroc. C'est avec lui qu'ils ont pris des arrangements directs. Leurs avions vont et viennent, atterrissent librement et leurs passagers ne sont pas soumis aux formalités douanières des ressortissants des autres nations. On m'avait souligné le fait, j'ai pu en vérifier la véracité. Alors que j'attendais l'envol de l'avion devant me ramener à Rabat, j'ai vu arriver de Tanger une forte voiture américaine, qui sans tenir compte des consignes de piste – nous étions prêts à partir –, et afin de s'éviter un détour, emprunta directement à travers le terrain la piste cimentée pour venir déposer ses passagers et leurs bagages devant l'échelle de coupée d'un Dakota. Deux minutes après, l'avion décollait, salué du regard par les douaniers, les policiers et tout le personnel de l'aérodrome. « C'est comme ça tous les jours », me dit le chef de la base. Les États-Unis, donc, s'intéressent à Tanger, d'une manière indirecte mais tout aussi active. Ne viennent-ils pas d'acheter cent quarante hectares de terrain, tout autour de l'aérodrome, et on leur prête à ce sujet l'intention d'en faire une base modèle.

Énigme de l'URSS ?

Et les Russes, demanderez-vous ? Eh bien, pour l'instant, il n'y a pas de Russes à Tanger ! Lorsqu'il y a quelque temps, un petit remorqueur acheté par la Russie aux États-Unis fit escale, l'événement fit sensation. On voyait enfin des Russes, et dans ce pays où l'on est habitué

à entendre toutes les langues, à croiser toutes les races, où l'on ne s'étonne de rien, les marins russes tinrent la vedette.

Les Russes ont le droit d'avoir un représentant à la commission, et ce en vertu de l'accord du 31 août 1945 qui réglementa le nouveau statut de Tanger. S'ils n'en ont pas profité, c'est sans doute qu'ils ne considèrent pas le moment propice. Peut-être jugent-ils plus opportun d'attendre une orientation nouvelle de la politique espagnole ? Laissons aux spécialistes de la politique étrangère le soin d'épiloguer.

... et anglaise

Quant aux Anglais, toujours aussi flegmatiques, toujours aussi calmes, ils sont présents partout sans être nulle part. J'ai signalé l'importante et paisible colonie britannique de « La Montagne ». En ville, banques anglaises et commerçants anglais abondent, et sur le plan commercial ils ne sont en retard sur personne. Pour ce qui est de la politique internationale, leurs diplomates, de même que leurs collègues des autres nations observent de « Conrad le silence prudent »*. La partie à jouer est d'importance. Toute convoitise un peu poussée de la part d'une nation serait prétexte à de graves complications mondiales.

Pas de nouveau Shanghai

Il me paraît indispensable de terminer ce reportage sur une histoire économique. Il y a quelque temps, les grosses sociétés ayant leurs sièges à Shanghai, ex-royaume des concessions internationales, cherchèrent un nouveau

centre d'activité pour leurs opérations. D'importants établissements bancaires envoyèrent experts et observateurs. Les rapports furent défavorables. Tout d'abord, il était trop tard pour « lotir » la zone libre de Tanger en concessions internationales, comme cela avait été fait à Shanghai : le terrain ne s'y prêtait pas, l'espace manquait et l'interpénétration des races et des nations était chose faite. Mais avant tout, il apparut que l'« Hinterland » tangérois n'offrait pas de débouchés suffisants. Les neuf millions de sujets marocains ne pouvaient en effet contrebalancer les quatre cents millions de Chinois au point de vue chiffre d'affaires.

Tanger ne sera donc pas un nouveau Shanghai. Les hommes d'affaires de la ville chinoise se tournent vers le Venezuela, qui aspire de toutes ses forces à devenir une immense zone internationale, certain ainsi d'attirer les capitaux du monde entier sur son territoire encore vierge et d'une richesse extraordinaire – car il y a de tout au Venezuela, et surtout du pétrole. On va même le chercher sous l'eau de la mer et des lagunes, si mes souvenirs sont exacts.

Mais de tout cela, les Tangérois n'ont souci. Ils ont trop à faire. Laissons-les à leur fièvre perpétuelle. Regagnons nos pays plus calmes avant que d'être atteints nous-mêmes par le démon de la spéculation.

5 janvier 1947
L'Écho d'Alger

De Bizerte à Mareth, à travers la Tunisie

Je suis arrivé à Tunis le 20 janvier. Le voyage est court par avion : deux heures de Lockheed ! Lorsque je m'ébrouais au sortir du car d'Air France, avenue Jules-Ferry, je n'avais encore aucun but précis. On m'avait dit : « Allez donc voir un peu ce qui se passe en Tunisie ! » Voir, écouter, interroger, méditer, aller à l'aventure comme un explorateur en terre vierge, c'est métier de reporter. Pourtant, mes trois premières questions furent les suivantes :

« Avez-vous de l'huile ? (je pensais aux ménagères).

— Pas d'huile.

— Alors... du savon ?

— Pas de savon !

— Qui est le nouveau résident général ?

— Le général Mast est parti ce matin, le nouveau n'est pas encore arrivé. »

Un reportage de **Roger FRISON-ROCHE**

Pour retrouver Djerba l'île heureuse...

A travers
la Tunisie

ON fait quelquefois dans la vie des projets à longue échéance, on s'en repaît aux heures creuses de l'existence, on ne les réalise jamais ! C'est le propre des voyageurs en chambre ! C'est aussi le fait de beaucoup d'autres qui, voulant trop embrasser, n'étreignent point. On parcourt le monde, et il reste à l'écart des grands itinéraires des havres de paix. Ainsi Djerba ! blottie au creux de la petite Syrte et qui me semblait si loin dans le temps et dans l'espace, l'avais tort ! Avec le progrès, l'île des Lotophages, l'île de l'oubli est à trois heures d'avion de Tunis. Allons-y voir !

Ainsi, en cette fin de nuit, sommes-nous quelques-uns à attendre, dans l'immense hall béant de l'aéroport de Tunis-Carthage, un bus qui nous ramènera à l'hôtel, un ordre d'avril qui ne vient pas. Dans cette demi-sommeil qui suit les réveils matinaux, des réminiscences classiques me reviennent en mémoire. Djerba ! l'île aux saules d'or ! l'île aux Calypso !... Faisons un retour dans le temps ! comme tout devient facile, comme tout s'extorque de nos souvenirs présents : la guerre, la bombe atomique, nos misères, les destructions !... Voyageur privilégié, je pars pour l'île heureuse. Ma première étape en Tunisie sera pour cette oasis flottante. Plus tard nous assisterons aux choses sévères. Il ne sera pas dit qu'il existe encore un coin paisible dans le monde et que je n'y aille point.

— Voyageurs pour le Sud en avion !

Sur la mer d'oliviers

Ce haut parleur anonyme qui nous invite au voyage m'entraîne à ma rêverie. Sur l'air silencieux, le « Ju » attend, tous deux de position allongée. La tour de l'aéroport est illuminée comme pour un 14 juillet, la grande piste d'envol

j'ai survolé en rase-mottes
l'enfer de la Ligne Mareth



Le curieux village en « rharjas » de Medenine, dans le Sud tunisien, survolé par notre envoyé spécial

droit sur Gabès à travers le golfe ! Rase-mottes sur les flots ! brumes dans les lointains, puis la tache vert-jaune du lagon, les quartiers ruineux et le terrain à cinq cents mètres de notre campement.

La guerre a passé là...

Course écale mais suffisante pour que je puisse me promener à travers la ville détruite. Gabès ! Où est-il le temps où ce nom était synonyme de paix et de bonheur. Voici des rues désertes, des immeubles détruits, chancelants, vides, et les quelques traces an-

ciennes défilent sous les pieds avec violence par les défilés de bombes. Quatre ans déjà ! Et le vent du sable recouvre les tas de gravats, fait gémir sur pelouses arrachées de ses gonds, patine les ruines écartées, s'efforce à effacer ce que les hommes n'ont pas encore effacé. Gabès semble à peine se réveiller de la bataille ! Les gens résignés y sautent à leurs affaires, ils n'ont plus cet air paisible qu'on leur connaissait avant-guerre. Trop d'inquiétudes, trop de douleurs ont à jamais balayé le bonheur.

PHOTOGRAPHIE

J'étais donc fixé, je trouvais la Tunisie sans huile, sans savon et sans résident général ! Le 31 janvier, je repartais pour Alger. Je savais pourquoi il n'y avait pas d'huile, partant pas de savon : un séjour à Sfax m'avait renseigné. Je n'ignorais plus grand-chose du fameux plan quinquennal tunisien, j'avais visité la Tunisie du nord au sud, apprenant des choses passionnantes et d'autres qui l'étaient beaucoup moins, méditant devant des paysages écrasés d'histoire, admirant de magnifiques réalisations humaines, accumulant des notes pour mes prochains papiers.

Mais je suis revenu sans avoir pu recueillir d'explications satisfaisantes, tant sur le départ du général Mast que sur la nomination non ratifiée de son successeur, lui-même déjà remplacé, paraît-il... Pendant deux semaines, la Tunisie est restée sans résident général, tandis que se nouaient en France des intrigues de cabinet et c'est cela qui n'est pas admissible, c'est ce fait qui a été jugé très sévèrement par les habitants de la régence, qu'ils soient tunisiens ou français.

Querelles de personnes, jeux politiques ! Ne cherchons pas les raisons de ces attermoissements. Jugeons-les sévèrement, c'est tout !

I

Pour retrouver Djerba l'Île heureuse, j'ai survolé en rase-mottes l'enfer de la ligne Mareth

On fait quelquefois dans la vie des projets à longue échéance, on s'en repaît aux heures creuses de l'existence, on ne les réalise jamais ! C'est le propre des voyageurs en chambre. C'est aussi le fait de beaucoup d'autres qui, voulant trop embrasser, n'étreignent point. On parcourt le monde, et il reste à l'écart des grands itinéraires, des havres de paix. Ainsi Djerba ! Blottie au creux de la petite Syrte et qui me semblait si loin dans le temps et dans l'espace. J'avais tort ! Avec le progrès, l'île des Lotophages, l'île de l'oubli est à trois heures d'avion de Tunis. Allons-y voir !

Ainsi, en cette fin de nuit, sommes-nous quelques-uns à attendre dans l'immense hall bétonné de l'aérogare de Tunis-Carthage, où nos voix résonnent étrangement, un ordre d'envol qui ne vient pas. Dans cette demi-somnolence qui suit les réveils matinaux, des réminiscences classiques me reviennent en mémoire. Djerba : l'île aux sables d'or ! Ulysse ! Calypso !... Faisons un retour dans le temps. Comme tout devient facile, comme tout s'estompe de nos soucis présents : la guerre, la bombe atomique, nos misères, les destructions ! Voyageur privilégié, je pars pour l'Île heureuse. Ma première étape en Tunisie sera pour

cette oasis flottante. Plus tard, nous aviserons aux choses sérieuses. Il ne sera pas dit qu'il existe encore un coin paisible dans le monde et que je n'y aille point.

« Voyageurs pour le Sud, en avion ! »

Sur la mer d'oliviers

Ce haut-parleur anonyme qui vous invite au voyage m'arrache à ma rêverie. Sur l'aire cimentée, le « Ju » attend, tous feux de position allumés. La tour de l'aérogare est illuminée comme pour un 14 Juillet, une grande piste d'envol est balisée de deux longs traits de feu. Dans la nuit, des points rouges clignotants signalent les pylônes du radar. Nous décollons rapidement, laissons la terre toute noyée de brumes. Un vague reflet d'argent moire la lagune et nous nous élevons vers le jour, gagnant les zones où déjà se cristallisent les tiédeurs roses du jour naissant. Il fait froid ! Un rayon de soleil perce entre deux couches de nuages et vient dorer l'aile de l'avion. En dessous, voici la crête hérissée du djebel Raças : on dirait un monstre préhistorique s'ébrouant dans les marécages tertiaires.

Nous effilochons du bout des ailes des nuées plus légères, laissons derrière nous les crasses, les brumes, les gris, pour l'éclatante lumière des terres privilégiées. Dans la cabine, le radio s'affaire, il nous montre au passage l'amphithéâtre d'El-Djem, perdu au milieu des oliviers, une mer d'oliviers, qui mouchète la terre à tous les horizons, hallucinante de régularité avec des quinconces à perte de vue.

Nous perdons de l'altitude. Quelques palmiers se mêlent aux oliviers. Voici la zone des jardins, tavelée de petites koubas* blanches, voici les routes en éventail qui convergent vers Sfax. Voici enfin Sfax et, au sud de la ville, le terrain : un reg sableux avec les bâtiments inachevés de l'aérogare. Atterrissage ! La moitié des passagers

descend ; la camionnette de la poste prend le courrier que lui jette l'équipage ; déjà les moteurs tournent, soulevant des nuages de sable ; décollage ; un tour de terrain et nous voici piquant tout droit sur Gabès à travers le golfe ! Rase-mottes sur les flots, brumes dans les lointains, puis la tache vert poussière de l'oasis, les quartiers ruinés et le terrain à cinq cents mètres du centre européen.

La guerre a passé là...

Courte escale, mais suffisante pour que je puisse me promener à travers la ville détruite. Gabès ! Où est-il le temps où ce nom était synonyme de paix et de bonheur ? Voici des rues désertes, des immeubles détruits, chancelants, rasés, et les quelques rares encore debout sont léprés avec violence par les éclats de bombe. Quatre ans déjà ! Et le vent de sable recouvre les tas de gravats, fait gémir une persienne arrachée de ses gongs, patine les ruines récentes, s'affaire à effacer ce que les hommes n'ont pas encore su masquer. Gabès semble à peine se réveiller de la bataille ! Les gens résignés y vaquent à leurs affaires, ils n'ont plus cet air paisible qu'on leur connaissait avant-guerre. Trop d'inquiétudes, trop de douleurs ont à jamais balayé le bonheur.

Est-ce un symbole ? La route qui conduit à l'île heureuse passe forcément par l'Enfer ! Avant que de l'atteindre, il faut se souvenir qu'il y a en ce monde des gens qui souffrent, des pays rasés, des ruines...

En rase-mottes sur la ligne Mareth

Les trois derniers passagers du « Ju » sont descendus à Gabès. Me voici seul avec l'équipage et les sacs de

courrier. À Gabès déjà, le passage de l'avion-courrier est un événement : on vient bavarder cinq minutes avec le pilote, le mécanicien retrouve ses petits camarades et le radio naviguant semble l'enfant chéri de l'oasis. Il y a quelques raisons : n'a-t-il pas sauté avec son avion sur une mine en se posant l'un des premiers sur l'aérodrome libéré ! L'avion a été détruit, lui s'en est tiré avec quelques semaines d'hôpital. Il est désormais l'« homme de Gabès ».

Décollage ! Nous piquons sur Médenine. En huit minutes de vol, nous approchons de la ligne Mareth. De loin, le pilote me montre le grand bouquet d'arbres qui la signale. Nous nous rapprochons, sous les ailes du « Ju », les troupeaux de moutons fuient apeurés dans tous les sens. La belle route goudronnée Tunis-Tripoli se faufile à travers les sinuosités du relief ; au sud apparaissent les monts de Matmata.

Voici des positions de batteries, des tranchées établies en profondeur. Mais qu'est-ce à dire ?... Droit devant, dans l'axe de l'avion, deux énormes gerbes de sable s'élèvent du sol très haut, puis retombent lentement. La fumée monte jusqu'à nous puis stagne, tandis qu'à droite et à gauche d'autres explosions éclatent et que, dans les lointains, des troupes d'hommes s'abritent rapidement dans les ravins calcinés.

« Les fridolins* font sauter les mines ! » jubile le radio. C'est bien leur tour. Au passage de l'avion, ils agitent leur mouchoir. « Faut croire que ça leur fait plaisir de revoir un Junkers, soliloque mon compagnon, ils nous saluent à chaque passage. Oui, mes agneaux ! comptez sur moi pour vous rapatrier... »

Des chars calcinés

Ce n'est pas sans émotion qu'on revoit ainsi du haut des airs dans toute son ampleur panoramique ce théâtre

d'une des plus farouches batailles de l'histoire ; qu'on survole des lieux dont les noms sont restés gravés à jamais dans la mémoire des combattants algériens : Mareth, Métameur, Zarzis, Médenine, Ben-Gardane, Tatahouine... Tout se résout pourtant à quelques redans* qui se détachent en pans d'ombres sur le reg, à quelques blockhaus à demi enrochés, à peine discernables, semblables, à deux mille ans d'écart, aux tumuli romains qui les entourent ; à ces bandes de terrain où des alvéoles vides dessinent l'emplacement des batteries à longue portée qui crachaient le feu ! Mais voici un témoignage plus angoissant dans sa simplicité. Dans un ravin bordé de gradins pierreux, une douzaine de chars allemands et anglais gisent là où la mort les a surpris. L'un d'eux dresse à moitié au-dessus du ravin sa silhouette écrasée, deux autres sont couchés sur le flanc, d'autres encore là-bas sont à l'affût derrière un bosquet de jujubiers... Carcasses brûlées, tourelles explosées, canons encore pointés dans un dernier défi ! Mais l'avion passe et déjà cette vision de guerre s'efface. Voici des oliviers : l'arbre de la paix !

Enfin Djerba

Le pilote a couché son avion sur l'aile, puis l'a remis en ligne de vol et la mécanique docile se pose, comme par surprise, entre deux sauts de vent, sur un reg nu, sans habitations, sans manche à air, sans rien. C'est le terrain de Métameur-Médenine. Un vrai terrain saharien. L'avion roule jusqu'à la camionnette de la poste ; sans même arrêter les moteurs, on jette les sacs de courrier que recueille le postier. Il hurle pour se faire entendre et connaître les derniers potins du jour :

« Quel temps à Tunis ?... et le nouveau résident ?... »

Le pilote fait un geste blasé, sourit. De toutes ces escales, il ne connaît la plupart du temps que la piste

éternellement ventée et la sympathique gueule bronzée du postier.

Déjà on décolle, droit devant soi, dans un nuage de sable, on fait du rase-mottes sur les touffes de palmiers, on traverse les courants de verdure des oueds*, on survole Métameur et puis Médenine avec leurs constructions en rhorfas* curieusement accolées autour de la place centrale, plissées en demi-cercle comme la ruche d'un seigneur du XVI^e siècle.

Brusquement, l'avion met cap au nord, traverse une vaste étendue désertique, abandonne la route de Tripoli qui miroite et s'étire comme un long serpent argenté vers l'est. Voici un timide essai de plantations d'oliviers, puis une presque-île s'avançant dans les eaux éclatantes du golf. Enfin, le Djorf, le canal de trois milles qui nous sépare de Djerba. On peut suivre sous les eaux claires de la surface le cours sinueux de l'oued sous-marin, tentacule bleu foncé courant du golfe de Gabès vers la mer de Boughrara.

Au nord, une côte plate, piquetée de palmiers sans relief, carrelée de vert par les orges nouvelles, tavelée de blanc par les menzels* : Djerba. Déjà nous nous posons sur un fond de chott* asséché dans la pointe nord-ouest de l'île. Échange de sacs postaux. Des notables djerbiens me remplacent dans l'avion (les descendants de Calypso ne dédaignent pas le progrès). À respectueuse distance, des femmes de l'île, enfouies sous leurs voiles, le chef surmonté du pétase grec, ce curieux chapeau de paille conique, contemplent le spectacle, figés dans des poses hiératiques.

Djerba est l'un des rares pays au monde où l'avion suscite encore de la curiosité.

Une bourrasque de sable me fouette le visage, c'est le salut du Ju qui décolle et met le cap sur Gabès. Il sera de retour à Tunis vers treize heures, ayant effectué au cours du voyage quatorze atterrissages ou décollages, dont douze sur terrain de fortune. Un record comme un autre !

6 février 1947

II

Oasis flottante, Djerba, île sans misère, vit en marge
du monde actuel

« Il est à quelques lieues marines, dans le golfe de
Gabès, un site admirable où les oiseaux chantent dans la
verdure et où l'air est si pur qu'on oublie d'y mourir. »

(Salammbô)

C'est dans l'après-midi du deuxième jour que j'ai soudain ressenti le choc spirituel sans lequel on ne peut pas comprendre Djerba. J'avais erré jusque-là un peu au hasard, inquiet, cherchant l'inexprimable. Le contact avait été trop brutal. J'avais foncé sur l'île comme l'aigle plombe un lièvre caché dans les chaumes. C'est folie que d'arriver en avion dans un site éternel !

D'être ramené d'un coup à plusieurs millénaires dans le passé. Aussi, tout d'abord n'ai-je découvert que choses banales : des jardins bordés de talus d'argile hérissés de nopals*, avec au centre le chameau tirant l'eau du puits ; des palmiers par touffes, des champs d'orge ; des pistes sablées comme des allées de parc, des oliviers enfin !

Ah, ces oliviers ! J'aurais dû comprendre ! Ils étaient énormes et décharnés, noueux, formés de poignées de surgeons accolés, creusés comme des cavernes, tailladés, mutilés, ébranchés et renaissant toujours par quelque miracle de la nature : ils exsudaient l'Antique. Des oliviers sans âge, mais dont la plantation régulière, l'alignement des

fûts rendaient plausible la tradition qui les fait remonter aux Romains. Palmiers, oliviers, jardins ! Et, dans chaque jardin un menzel éclatant de blancheur, savamment construit avec son toit en coupole, ses pièces surélevées, ses murs fortifiés. Tout cela pouvait composer à la rigueur un tableau parfait de la campagne orientale. Tout valait par le détail, on eût vainement cherché de la grandeur. J'étais déçu !

L'oasis flottante

C'est ainsi qu'étourdi par ce trop brusque changement, j'allais et venais à travers la campagne djerbienne, cherchant des étendues, cherchant des paysages, me heurtant sans cesse à de nouveaux murs d'argile, à de nouveaux menzels, quand ce n'était pas à la masse plus imposante d'une mosquée. Et il me venait des envies de m'évader, de quitter ces lieux trop calmes ; alors je me dirigeais vers la mer. De tous les points de l'île on peut s'y rendre à pied : Djerba n'a pas plus de cinq lieues dans sa plus grande dimension. On chemine à travers des allées trop belles, on découvre des plages désertes aux sables dorés se confondant avec des eaux plus calmes que celles d'un lac, et ces eaux sont dorées également. À vrai dire, on ne sait jamais exactement où finit la terre, où commence la mer ! Des bancs de sable naissent et s'évanouissent sous l'effet de la courte marée. On cherche des agglomérations, il n'y en a pas ! Djerba est l'île sans villages.

À qui sont ces embarcations étranges ancrées dans les lagunes, ces « lounds » taillés pour la course, ces « kaimakis » au repos portant le lourd trident à bâbord, ces antiques « mahonnes » oscillant doucement sous la brise ? À qui ces palmiers se mirant dans les flots ? Tout autour, il n'y a rien que l'oasis, et les flots, et le ciel ! On doute, on évoque des îles polynésiennes et, tout à coup, on comprend, on a trouvé la paix ! On prend alors l'âme

djerbienne. On se retranche volontairement du monde. On est loin du monde !

L'Oubli !

Cette chose admise, on découvre enfin Djerba. Ainsi fait le prisonnier dans sa cellule qui, les premiers accès de rage passés, découvre le rêve perpétuel, le charme de la méditation et se forge une vie intérieure.

J'ai cherché en vain le lotos, cet arbre dont les anciens Djerbiens mangeaient le fruit et qui, selon Ulysse, donnait l'oubli. L'oubli pourtant s'est appesanti sur moi comme une écharpe d'ombre sur l'épaule d'une colline. Et, le second jour déjà, je n'allais plus à la mer pour y chercher l'évasion, comme les gens de l'île, je m'y rendais avec sérénité pour y rêver longuement devant les eaux moirées où friselait l'ombre des palmes.

La marine d'Houmt-Souk est ouverte vers le large ! Les mahonnes de soixante à cent tonneaux y accostent. Leurs équipages musulmans sont commandés par de vieux loups de mer enturbannés de rouge, qui naviguent encore à l'estime entre les îles et la côte tunisienne. La profondeur est si faible alentour qu'il a fallu draguer un chenal de plusieurs milles pour permettre à ces humbles barcasses de venir s'ancrer dans la crique. Pourtant, lorsqu'elles sont trop chargées, il est encore indispensable de les soulager de leur cargaison à l'entrée de la passe ! Djerba est mieux défendue par ses côtes plates et sans fond que par des batteries côtières. Seule au sud, la passe du Djorf est en eaux profondes et conduit vers la mer intérieure de Boughrara. Là vivent les pêcheurs d'éponges d'Adjim qui reviennent le soir tombant, leur pêche du jour séchant sur les drisses d'antenne, la voile rouge triangulaire gonflée par le souffle de la mer.

Réminiscences bibliques

Toujours au sud, à El-Kantara, se trouvent les restes de l'antique chaussée romaine, recouverte par cinquante centimètres d'eau, qui sert actuellement de soubassement à la ligne téléphonique. On ne va plus à Djerba en bac, les Italiens l'ont coulé. Mais il y a toujours ces lourdes embarcations, véritables arches de Noé, où s'entassent pêle-mêle hommes, femmes, chameaux, mulets, arabas*, etc.

Tout est biblique dans l'île. J'ai rendu visite aux célèbres potiers de Guellala qui perpétuent la tradition de la céramique athénienne. J'ai vu les tisserands descendants des teinturiers de Meninx, mais ce recul dans le temps n'a pris toute son ampleur que ce soir de marché où j'ai visité les étranges communautés juives de Djerba. Dans la Hara Kebira et dans la Hara Sghira vivent des juifs installés à Djerba depuis la captivité de Babylone. Leurs communautés n'ont pas varié depuis ces temps d'exode ; leurs traditions sont plus anciennes que les oliviers romains ; sans doute est-ce l'un des rares endroits au monde où n'a pas pénétré notre civilisation destructrice.

Les hommes portent turban noir, barbe et robes bariolées, les femmes le large diadème d'or sur le front. À la nuitée, la petite placette de la Hara Kebira s'emplit de foule et de bruits. Les vieillards vont et viennent, devisant doctement ; les gosses dépenaillés jouent dans le sable ; un peu partout s'élèvent les flammes pétillantes des feux de sarments ou d'oliviers. Une âcre odeur de poisson frit stagne dans l'air. Les jeunes filles se rassemblent alors autour des fontaines, tandis que sur la route bordée d'oliviers trottent menu les bourricots agacés par les talonnades.

Au centre de l'île se trouve la synagogue de la Ghriba, l'un des plus grands pèlerinages juifs du monde. Cinquante à soixante rabbins psalmodient, lisant la parole sacrée dans

des parchemins millénaires. Des oiseaux volettent et pépient librement dans ce sanctuaire, nichent sous les voussures, se perchent sur les flambeaux éteints. Hélas ! Le trésor a disparu, seul souvenir de la guerre à Djerba : l'Allemand s'est fait remettre pour prix de sa mansuétude cinquante kilos d'or, prélevés sur les ex-voto des pèlerins. C'est la seule alerte qu'ait connue cette étrange communauté qui, de tout temps, vit en parfaite harmonie avec les fanatiques wahabites djerbiens.

Ni mendiants, ni loqueteux

Houmt-Souk est le siège du contrôle civil. C'est une charmante agglomération toute blanche, toute propre, mi-européenne, mi-arabe. Là vivent les seuls Européens de l'île, pêcheurs ou commerçants, Maltais pour la plupart. Rien ne vient heurter l'harmonie des gens et du paysage, Djerba est l'île du calme, sinon l'île de l'oubli. On l'appelle l'île du bonheur. Je suis bien près de le croire, je n'y ai rencontré ni mendiants, ni loqueteux, ni quémandeurs bien que ma qualité de touriste fut rendue apparente par le port d'un appareil photographique. Dans ces lieux où le fanatisme religieux se laisse deviner au nombre imposant des mosquées, il règne encore pour l'étranger de passage l'hospitalité patriarcale. Je retournerai un jour à Djerba. J'ai déjà choisi mon observatoire, tout en haut du fort espagnol délabré qui domine la mer au nord et l'oasis au sud. Des tourterelles y mêlent leurs jeux aux ébats des mouettes. Le soleil se reflète implacablement sur les dalles cimentées des citernes. Les djerids* bruissent au vent du large. Dans le lointain, des voiles triangulaires sortent de l'horizon, grossissent lentement, très lentement, louvoient pendant d'interminables heures avant que d'accoster au ponton de bois. Elles apportent les nouvelles du Nord. Comme à regret, car personne ne les attend !

7 février 1947

III

Sfax, capitale du Sud à moitié détruite, sera reconstruite plus belle qu'avant... Mais quand ?

Une heure d'avion depuis Djerba, le paisible golfe de Gabès à traverser et c'en est fait du bonheur ! Voici Sfax, ses remparts et ses ruines ! Et ses oliviers brûlés par la sécheresse ! Voici la vie difficile, la lutte continuelle qui recommence, cet immense effort des hommes vers le renouveau.

Car la Tunisie est un vaste champ de bataille, trop de gens l'ont oublié, qui ne savent pas que cette terre saigne encore, comme ils oublient que Sfax, Sousse, Bizerte, Béja, Mateur, etc., sont au trois quarts rasés. Comme ils ne se souviennent plus des ponts détruits, des quais défoncés, des foyers dispersés comme cendre après l'incendie, des ruines... La Tunisie se relève difficilement de la guerre. Certes, de louables efforts ont été effectués. Il semblerait seulement qu'ils n'ont pas été faits à la mesure de l'homme, mais de l'éternité. Il y a le « plan », ce fameux plan élaboré par le cabinet technique de la régence, qui prévoit ce que doit être la Tunisie dans vingt ans, qui espère ainsi décupler l'industrie du pays. Tout cela est beau, mais il y a les réalités terrestres. Il y a la vie tout court, il y a les sinistrés. Et ce drame quotidien, Sfax me l'offre dans toute son ampleur tant soit peu navrante.

Un immense terrain vague

J'avais souvenance d'une coquette ville du Sud bien bâtie, entre la ville arabe cernée de remparts et la mer, percée de larges artères bordées d'élégants bâtiments d'un style néo-oriental, rappelant étrangement Rabat. Quelques minutes de bombardement ont suffi pour changer tout cela. On ne s'y reconnaît plus. Il y avait autrefois des quartiers grouillants d'une vie intense, on les cherche, ils n'y sont plus. À leur place s'étend un immense terre-plein désert, tracé de larges avenues sans maisons. La perspective ouverte ainsi dégage entièrement les remparts médiévaux de la ville arabe. Par place, dans ce désert, des tas de pierres rangés autour du carrelage brisé qui laisse deviner l'emplacement d'un patio détruit. C'est propre, c'est net, c'est désolant. Fuyons vers le port ! Ruines et terrains vagues ! Ces affreux espaces vides que je commence à trop bien connaître et qui masquent hypocritement les ravages de la guerre. Sans doute les hommes croient-ils échapper de cette façon à l'obsession du souvenir. On ne voit plus de pans de murailles écroulées, de balcons qui tordent leurs rampes dans le vide, de maisons coupées verticalement comme des maquettes de théâtre et dévoilant l'intimité des foyers détruits. Non ! Tout a été déblayé soigneusement. Maintenant, c'est presque gai ! Certes, les immeubles qui restent semblent un peu clairsemés, mais le regard s'y fait, l'homme oublie les ruines. L'habitude aidant.

Les sinistrés n'ont pas touché un sou

Les sinistrés, hélas, attendent toujours ! J'aurai l'occasion de revenir souvent sur ce grave problème de la reconstruction, le plus urgent de tous, mais il est une chose vraie à Sfax, comme à Gabès, comme à Bizerte : les

sinistrés *n'ont pas touché un sou* ! Et si, dans la plupart des cas, on les a expropriés, on ne leur a encore rien donné en échange, sinon de grandioses projets sur papier. Dans ces conditions, étonnez-vous qu'il y ait des grincements de dents, des heurts ! Est-ce à dire qu'il y ait eu négligence, malversations... non ! La Tunisie est prisonnière du « plan » gigantesque qui lui donnera peut-être la vie dans de nombreuses années, mais qui, pour l'instant, étouffe toute initiative privée, empêche tout démarrage modeste.

Les sinistrés ont été expropriés. Ils seront payés : ils en ont reçu la promesse. On leur donnera cent pour cent des dommages causés. Estimés en francs 1942 bien sûr ! Pour cela, un accord a été passé entre gouvernants : la métropole mettra 80 %, la Tunisie le restant. Mais en attendant, les sinistrés ne comprennent qu'une chose : ils n'ont pas reçu d'argent, on leur interdit de reconstruire sur leurs ruines, on abat même ce qui pouvait parfois être réparé.

Un beau projet

On fait ça au nom de l'urbanisme ! Tout cela est bel et bon, mais prendra du temps. Certes, le projet du nouveau Sfax est tentant. J'ai pu le consulter dans les bureaux du commissaire général à la reconstruction, M. Clément, homme de grande valeur et qui ne s'illusionne pas sur la difficulté de la tâche. Son adjoint, M. Dianoux (un architecte algérois), a déployé devant moi le plan de la nouvelle cité commerciale de Sfax. Ce sera bien, parfait même... quand tout sera terminé. Il paraît que les Sfaxiens sont gens d'action, tout le prouve en cette ville. Bientôt, ils vont être sollicités de rebâtir.

De modernes immeubles commerciaux se dresseront sur cette esplanade où, déjà, s'amorcent les rues futures.

L'urbanisme sera en harmonie avec les constructions nouvelles si réussies, telles que la municipalité. Des lots seront attribués que les sinistrés pourront acheter. Là-dessus, ils bâtiront, ils seront propriétaires, mais construiront selon un plan conçu d'avance portant servitudes, et qui doit respecter l'ensemble. En somme, l'État a exproprié les sinistrés, paiera les dommages et redistribue le terrain à sa guise. Il est certain qu'une fois réalisé, ce quartier neuf sera digne d'être comparé à tout ce qui a été fait de mieux au Maroc en ce genre. Il semble en effet que la Tunisie regarde beaucoup vers le Maroc. Elle a pris tout à coup conscience de son retard, surtout sur le plan industriel. Elle craint la concurrence chérifienne, elle veut agir sans attendre.

Échec au « recasement »

Ceci est un aspect de la reconstruction. Mais il y a le recasement. J'ai pu voir à Sfax cinq ou six blocks presque terminés. Il y a là un sérieux distinguo. Reconstruction et recasement, les deux problèmes sont différents. Le recasement se pose là même où il n'y a pas eu destruction : il s'agit de loger une population sans cesse grandissante.

J'ai visité les cités de recasement de Sfax. Dois-je dire que je n'ai pas été emballé outre mesure ? J'ai vu des appartements aux dimensions mesquines, mal adaptés au climat du Sud. On m'en a dit le loyer : huit cents francs par pièce et par mois ! Soit trois mille deux cents francs pour un quatre pièces. C'est cher pour un logis ouvrier.

Loyers trop chers

C'est cher, mais peut-on faire autrement ? Il aurait fallu d'abord éduquer la masse. On a dit que le Français était le peuple qui consacrait le moins d'argent à son logement : c'est vrai maintenant, ça ne l'était pas autrefois. En 1913, un Français moyen consacrait 20 % de son traitement à se loger, il était en cela semblable à l'Anglais ou à l'Américain. Depuis 1913, le prix de la construction a augmenté de cent fois, le coût de la vie de cent à cent vingt fois, les salaires de quatre-vingts fois seulement et les loyers... tenez-vous bien, les loyers de quatre fois seulement ! Le propriétaire n'est plus « M. Vautour », le moratoire des loyers en a fait un miséreux. Il faut donc que la masse s'habitue à payer plus cher son loyer, quitte à rogner sur ses dépenses annexes. Sans toutefois exiger le 20 %, il serait normal que 15 % du salaire soit consacré au paiement du loyer. Là-dessus, les pouvoirs publics sont en désaccord avec la CGT qui, dans son minimum vital, ne consacre que 4 % au loyer. L'expérience ruineuse des habitations à bon marché aurait dû suffire. À cela on objecte : « Plutôt que faire payer huit cents francs pour amortir rapidement un immeuble, l'État pourrait envisager son amortissement sur cent ans pas exemple ! »

C'est la fameuse formule l'« État paiera ». Mais qui donc paiera en définitive, sinon les contribuables, et surtout les contribuables économiquement faibles.

Voilà pourquoi personne ne songe à habiter ces cités ouvrières modernes qui ont été construites aux deux pôles opposés de Sfax. Trop cher pour les bourses modestes. Trop loin aussi pour venir travailler, trop décentré. Il y avait pourtant suffisamment de place !

Si cette tentative de recasement apparaît comme un échec, le projet de reconstruction de Sfax devrait se réaliser, car il a été fort bien étudié. Mais n'a-t-on pas trop attendu ? Que vaudra demain l'argent que l'on donnera aux sinistrés ?

Il est certain qu'il fallait diriger cette reconstruction, qu'il fallait également en profiter pour refaire les villes selon un

plan plus harmonieusement conçu. Mais il est un fait qui domine tout et qui fait gronder en Tunisie. Les sinistrés n'ont rien touché. Quatre ans après ! Ils trouvent que les fonds mettent longtemps à venir. Ils n'ont pas tort.

Mais, malgré ses ruines, Sfax vit fiévreusement et travaille d'arrache-pied. La renaissance de son port en est la preuve la plus éclatante. Nous en reparlerons.

8 février 1947

IV

En deux ans, le port de Sfax a retrouvé une activité supérieure à celle des seize années précédentes

J'avais parcouru les quartiers dévastés de Sfax, et je me retrouvai dans les bureaux de la capitainerie. Comme dans tous les bureaux maritimes, des statistiques minutieusement établies déroulaient sur les murs des courbes savantes concrétisant les activités du port. Je n'ai jamais été sensible à l'éloquence des chiffres, c'est un fait, je n'y peux rien. Un paysage m'émeut, un effort humain me transporte, une colonne de chiffres me laisse froid. Eh bien, je crois que pour la première fois de ma vie, je me sentis vibrer ! Voici ce que disait cette courbe du trafic :

En 1931, le trafic du port de Sfax était de 1 671 530 tonnes. En 1932, de 1 474 500 tonnes. Il se maintenait ainsi, oscillant quelque peu, jusqu'en 1939 où le trafic était encore de 1 525 680 tonnes.

Ensuite, voici pour les années de guerre et d'après-guerre :

- 1940 : 861 160 tonnes
- 1941 : 679 550 tonnes
- 1942 : 706 680 tonnes
- 1943 : 19 179 tonnes
- 1944 : 56 820 tonnes
- 1945 : 733 570 tonnes

1946 : 1 754 850 tonnes

Vous avez bien lu, 19 179 tonnes en 1943, 1 754 850 tonnes en 1946 ! Ainsi, en moins de deux ans, le port de Sfax, bombardé, saccagé, partiellement détruit, retrouvait une activité supérieure à celle enregistrée depuis 1930. Cela n'impliquait-il pas une volonté de travail, une énergie, une confiance à laquelle nous n'étions plus habitués ? Une visite détaillée du port me fit toucher de près ce redressement fabuleux, dont les Sfaxiens sont fiers à juste titre.

Un bel effort humain

Il y a des ports naturels : Mers el-Kébir, Bône, Bizerte. Il y en a d'autres qui ont été gagnés par la volonté humaine sur la mer et qui sont uniquement artificiels, tel le port de Casablanca construit en un lieu que rien ne prédestinait pour, tel celui de Sfax gagné par les hommes sur des hauts-fonds s'étendant loin au large et qui ont nécessité le creusement d'un chenal de plusieurs milles au large.

Les phosphates ont créé le port de Sfax. Il fallait amener jusqu'au point maritime le plus proche les minerais de Gafsa et du Sud tunisien. Il fallait réduire le transport par voie ferrée, trop onéreux. On a donc creusé le port et le chenal. Actuellement, la profondeur des bassins est de 6,50 mètres à basse mer, car, chose curieuse, une forte marée se fait sentir dans tout le golfe de Gabès ; elle atteint 1,50 mètre à Sfax et 2,50 mètres à Gabès. Encore une légende qui meurt, celle de l'absence de marée en Méditerranée.

Le jeu de la marée permet donc de faire sortir du port des navires dont le tirant d'eau excède la profondeur du chenal. Quoi qu'il en soit, le port de Sfax doit être agrandi. La guerre l'a éprouvé en détruisant plusieurs cales d'accostage. Mais déjà avant-guerre, un plan

d'agrandissement était prévu, notamment pour le quai des phosphates. La profondeur du chenal et des bassins doit, en outre, être portée à 10,50 mètres, ce qui permettra de sortir des navires de plus de 10 000 tonnes.

On n'a pas attendu, à la direction du port, que la vie redevienne normale pour commencer les travaux. Une fiévreuse activité règne partout. Déjà près de deux cents mètres de quais nouveaux ont été construits. Pour ce faire, une véritable usine à béton a été construite sur place qui permet de couler les piles suivant des procédés ultramodernes. On manquait de grues et de pontons, on en a fabriqué avec les moyens du bord, en utilisant des chaloupes de débarquement, en y montant dessus des grues terrestres et des moteurs à vapeur. Le système D en somme. Mais un système D intelligent, utilisant toutes les maigres ressources actuelles, et qui permet un avancement réel des travaux. Quel réconfort de parcourir ces quais qui retentissent du halètement des moteurs, du grondement des bétonneuses, du gémissement des grues. De voir sous ses yeux sortir un nouveau quai, une nouvelle cale. Tandis que les cargos chargent hâtivement l'alfa* ou les phosphates, puis repartent lentement par le long chenal balisé, cependant qu'au large, près de Kerkennah, d'autres cargos attendent leur tour d'entrer dans le port.

Des voiliers antiques

Cela, c'est le côté grand commerce ! Phosphates, alfa, j'ai cité les principales exploitations qui font la richesse de Sfax, avec l'huile d'olive. Mais à ce côté commercial, on peut opposer également une activité moins puissante, moins visible, mais réelle. Il suffit d'errer le long du bassin des voiliers où, comme à Djerba, lous, kaimakis, boutres et mahonnes s'entassent au bord à bord, vibrant d'une vie propre. La civilisation et la tradition s'affrontent à Sfax,

journallement, et rien n'est plus saisissant, lorsqu'on est au large, que de voir se creuser dans le chenal un gros liberty ship et un loud gréé en corsaire, la voile triangulaire gonflée sous la brise, transportant son invraisemblable cargaison d'humains et d'animaux vers les Kerkennah, ces îles si plates, si basses, qu'on ne les aperçoit même pas sur la côte.

Le long du quai, c'est un invraisemblable embouteillage de barques de toutes sortes, serrées les unes contre les autres, comme les jonques sur les rivières de Chine. Le soir, au coucher du soleil, les feux des kanouns* rougeoient sous les bâches de forte toile. Des matelots aux allures de pirates s'accroupissent en cercle autour de la marmite de fer où bout la soupe de poulpe. À l'arrière, le maître de bord, gravement assis sur un rouleau de cordage, drapé, hiératique, fume silencieusement la minuscule pipe à long tuyau. Les éponges sèchent sur les cordages. D'autres louds, d'autres kaimakis arrivent sans cesse, se fraient un passage à coups de proue, disparaissent dans la masse, tandis que les équipages échangent des propos homériques.

Et tout cela dans un air empesté par des relents de friture et la senteur aigre des éponges fraîches, dans une fumée basse et piquante, cependant qu'à vingt mètres, de modernes immeubles à quatre étages contemplent dédaigneusement ces survivances d'une autre époque.

11 février 1947

V

La forêt d'oliviers de Sfax concrétise le généreux effort français en Tunisie

Notre avion mit trente minutes pour survoler la forêt d'oliviers sfaxienne. C'est long trente minutes d'avion ! Cela représente pour un Ju 52 près de cent kilomètres. Transposez cette forêt sur une carte de France, et vous vous apercevrez qu'elle couvrirait en superficie un grand département français.

Et si le gigantesque de la chose ne vous apparaît point, voyez ce chiffre officiel : sept millions six cent mille arbres de quinze à cinquante ans, donc en plein rapport fruitier. Voilà, en chiffres et en étendue, le travail de la France en Tunisie et dans la seule région de Sfax. Je dédie ces chiffres à ceux qui chez nous dénigrent notre œuvre coloniale, parlent d'impérialisme là où il y a, avant tout, « vocation » civilisatrice.

Du désert à la forêt

En 1822, que représentaient ces territoires du Sud ? Une vaste plaine légèrement ondulée, desséchée, brûlée, craquelée par le soleil et le sirocco, sans cesse plongée

dans la touffeur des vents de sable. Une zone prédésertique par excellence. Une faible pluviométrie permettait à quelques orges de pousser dans les creux d'oueds pour nourrir avec peine la population nomade qui transhumait sans arrêt du nord au sud à la recherche de pâturages. Ces terres appartenaient en bloc à la famille Siala, qui en avait eu jouissance depuis 1759, par concession achetée aux descendants de Salem el Ansary. Cette concession n'était valable qu'à condition d'être renouvelée à l'avènement de chaque souverain. En 1871, Muhammad al-Saduq reprit possession de ses terres et les mit en vente. Mais l'avenir de Sfax ne se décida qu'en 1882, avec la création de la forêt sfaxienne par Paul Bourde, Jules Gau et d'autres fonctionnaires de la résidence générale.

Le contrat « m'gharsa »

Le résultat, je l'ai cité plus haut ! Encore convient-il, pour apprécier à sa juste valeur l'effort français dans ce pays, de souligner qu'il eut pour base une confiance absolue des colons envers les tribus pastorales, qu'ils réussirent à fixer au sol par le contrat de « m'gharsa ». Au dernier recensement, on compte 220 000 oléiculteurs tunisiens contre 1 000 européens.

Voici en quoi consiste le système de plantation dit « contrat de m'gharsa » : il associe les capitaux européens au travail de l'indigène à qui l'on remet une terre à planter. Au bout d'une quinzaine d'années, lorsque l'ensemble du lot est arrivé à une fructification moyenne, il est procédé au partage par moitié entre le propriétaire du sol et le m'gharsi, cultivateur qui devient propriétaire de la moitié du lot, arbres et sol, fécondé par son labeur. C'est, jusqu'à présent, la plus belle expérience de l'association du capital et du travail.

Trente mois de sécheresse

Ainsi donc, Sfax a pris la tête du marché de l'huile d'olive en Afrique du Nord. La Tunisie elle-même vient au cinquième rang des pays oléiculteurs après l'Espagne, l'Italie, la Grèce et le Portugal. Ses plantations sont, de plus, en plein rendement, alors que les plantations espagnoles et italiennes, par exemple, souffrent de vétusté et auraient besoin d'être renouvelées.

Faire de l'huile était bien, la faire bonne et l'exporter était mieux. Ce fut le but de l'Office de l'huile créé en 1930, qui s'attacha à défendre les intérêts tunisiens sur le marché mondial.

Son siège est à Sfax, et c'est précisément à son secrétaire général, M. They, que j'ai demandé des renseignements concernant la fatale récolte de 1946.

« Voulez-vous savoir ce qu'a coûté une sécheresse de trente mois consécutifs dans la région du Sahel et du Sud ? me dit-il brutalement. Sachez que, pour un écart de 150 millimètres d'eau, la forêt d'oliviers a perdu 280 000 arbres, et que ce manque de pluie a coûté un milliard tant en oliviers et céréales qu'en élevage.

— Je croyais l'olivier plus robuste, dis-je à mon interlocuteur.

— Pour la première fois dans l'histoire, on a vu des oliviers sécher. Pourtant, tout a été fait pour les protéger. Vous savez que notre forêt sfaxienne est cultivée avec méthode, qu'elle est soignée comme un jardin, ce qui permet d'obtenir un rendement optimal par arbre. C'est vous dire que labours, grattages du sol, arrachage des mauvaises herbes se succèdent sans arrêt pour que l'olivier puisse recueillir entièrement la sève nourricière de la terre. »

Huileries modernes

« Nous avons donc fait appel aux procédés modernes pour sauver les oliviers menacés. La terre était si dure, si pétrifiée par la sécheresse, que le labour était inefficace. En certains points, on utilisa l'explosif pour libérer les racines emprisonnées dans cette gangue. Malgré tous nos efforts, 280 000 arbres ont péri.

— D'où vient, monsieur, la supériorité des huiles tunisiennes ?

— Elles tiennent la première place en qualité grâce à leur technique toute récente. Les antiques huileries indigènes ont complètement disparu de la Tunisie. Actuellement, on y compte plus de 1 500 huileries équipées avec des appareils modernes et pressant de façon judicieuse.

— Le manque de savon est-il solidaire de ce manque d'huile d'olive ?

— Bien sûr ! puisque le traitement des grignons est fonction de la récolte. »

Et l'Algérie ?

« Que pensez-vous de nos huiles d'Algérie ?

— J'ai voyagé en Algérie, j'ai été absolument surpris de découvrir les plantations d'oliviers de la Soummam ou de Saint-Denis-du-Sig et de voir, par contre, la faible commercialisation des huiles d'Algérie. Il y aurait beaucoup à dire là-dessus. Tout ce que je sais, c'est que vous avez des oliviers, beaucoup d'oliviers et peu d'huile.

— Entièrement d'accord !

— Et que vous devriez en commercialiser davantage, car elles sont excellentes. À l'image de la Tunisie, où le maximum est fait en ce sens. Certes, la chose est difficile, surtout pour obtenir des petits propriétaires de la montagne (quelquefois le même arbre appartient à cinq ou six personnes) de livrer sa récolte au moulin et en temps voulu

pour que le pressage soit bon. Dans le Sud tunisien, nous connaissons les mêmes désagréments : l'indigène qui garde sa récolte chez lui, puis qui, ayant besoin d'argent, presse lui-même dans des conditions primitives pour obtenir le contenu d'une jarre d'huile infecte qu'il vend largement au marché noir.

— Quel était le chiffre de la production normale de la Tunisie ?

— Soixante-dix millions de kilos, permettant une exportation de 54 millions. Chiffres qui seront portés normalement à 120 millions dans quelques années, la plantation tunisienne étant jeune et en plein rendement. »

Au service de l'humanité

J'ai parlé, au début de cet article, de l'effort français qu'il convenait de souligner particulièrement. Je citerai pour terminer un témoignage vécu. J'ai connu personnellement, au déclin de sa vie, un beau vieillard à la famille duquel je suis allié. Il était de l'équipe des « planteurs » de 1882. Fonctionnaire aux services d'agriculture de la Tunisie, il fut chargé plus spécialement de la réalisation de l'oliveraie de Sfax. Il y consacra son existence. Il s'est éteint modestement, il y a quelques années, dans cette noble pauvreté qui est l'apanage des fonctionnaires intègres. À peine songea-t-il, peu avant qu'il mourût, qu'il n'était point encore décoré ! On lui donna alors la Légion d'honneur.

Avec deux ou trois autres de sa trempe, il était responsable de sept millions d'oliviers plantés dans le désert, de l'aisance apportée à des milliers de familles, de la fortune de quelques autres ! Une maigre et insuffisante retraite l'en avait récompensé au même titre que s'il eût gratté du papier pendant cinquante ans dans un ministère parisien.

C'était un colonisateur ! À l'image même de l'olivier qui
« naquit d'une querelle et devint l'arbre de paix ».

12 février 1947

VI

Fidèles à leur cité détruite, les Bizertins n'iront pas habiter Zarzouna, la cité modèle que le gouvernement construit sur l'autre rive du goulet

Ce jour-là, les éléments s'étaient ligués pour accentuer encore le sentiment d'horreur morbide qui s'empare de tout être sain à la vue d'une ville ruinée. Des rafales de pluie s'abattaient avec violence sur Bizerte. Les eaux du goulet étaient déchaînées et les barques des passeurs dérivait parfois dangereusement à travers la passe.

Bizerte montrait sa carcasse à nu. Arbres dépouillés, squelettiques, se mirant dans les flaques d'eau ! Immeubles lézardés, fissurés ou martelés d'éclats, parois béantes, et encore des espaces vides, plus nombreux, plus livides qu'à Sfax. Ces rues sans maison, cette désolation infinie ! C'était ça Bizerte, quatre ans après la Libération.

La ville martyre, d'après les estimations officielles, a eu 77 % de ses immeubles démolis. Qu'a-t-on fait depuis pour les malheureux sinistrés ?

Pour ou contre...

Rien ! Pas un sou versé, des expropriations en masse, mais par contre, un projet grandiose, mirifique, digne de M. Le Corbusier. On a décidé de ne pas rebâtir Bizerte où elle était, mais de l'autre côté du chenal, à Zarzouna. Et voilà ! On a décidé et, sans prendre avis des intéressés, on a commencé les travaux. J'ai essayé de me faire une opinion. J'ai donc interrogé à droite et à gauche : le petit sinistré, l'ouvrier, le commerçant, le propriétaire, le fonctionnaire. Dois-je dire que l'unanimité est faite contre le projet ? Les gens de Bizerte veulent reconstruire leur ville là où elle était, sur le terrain qui leur appartient. Ils ne veulent pas aller de l'autre côté du chenal. Voici quelques réponses :

Un ouvrier : « Jolie, leur cité ouvrière ! Mais trop loin de Bizerte, le chenal à traverser et les loyers incompatibles avec nos salaires. Non ! »

Un propriétaire : « Au lieu de dépenser des centaines de millions de francs en projets d'études, ils feraient mieux de nous payer nos dommages de guerre ! Nous nous chargerions de rebâtir notre ville... »

Un haut fonctionnaire : « Les bâtiments du nouveau contrôle civil sortent déjà de terre. Les partisans du projet oublient qu'aucun contrôleur digne de ce nom ne consentira à aller s'endormir dans la verdure des pins de Zarzouna, à plusieurs kilomètres du centre commerçant de Bizerte et de toute l'activité locale. On ne déplace pas une ville impunément ! On peut créer une ville nouvelle là où il n'y a rien. Ainsi a fait Lyautey au Maroc. Mais si, par malheur, on en rate l'emplacement, le mal est consommé. Voyez Tunis ! Aucune ville n'est aussi mal construite que celle-là : dans des marécages, loin de la mer, alors que le site de Carthage eût été extraordinairement propice. Trop tard ! On ne refera plus Tunis à Carthage. On ne refera pas davantage Bizerte à Zarzouna. »

Un commerçant : « Zarzouna ! Nous n'irons pas ! Notre activité est à Bizerte, la ville arabe est de ce côté du chenal. Inutile de songer à la déplacer ! D'autre part, Bizerte et

Ferryville sont sur la même rive et tous ces avantages compensent bien les désagréments du bac. »

Tous contre

J'ai repassé le chenal, j'ai interrogé les gens de Zarzouna. Enfin ! me dis-je, voilà certainement des gens satisfaits. Las !

« Beau résultat, m'a dit un sinistré de Zarzouna, on va démolir les quelques maisons de Zarzouna pour construire selon le nouveau plan. Détruire au lieu de construire !

— Mais, dis-je, vous bénéficierez d'une activité nouvelle.

— Croyez-vous, m'a dit mon interlocuteur, que les gens de Bizerte seront assez fous pour abandonner leur ville ! Croyez-vous que les ouvriers viendront loger à plusieurs kilomètres de leur travail, dans des villas à trois mille deux cents francs de loyer mensuel ! Erreur impardonnable de la haute administration. »

J'ai interrogé une ménagère dans la rue :

« Zarzouna ! Du beau travail, ils ont exproprié tous les jardins qui nourrissaient la ville. On offre aux maraîchers des lots à vingt kilomètres de distance et dans des terres qui ne valent rien pour ce genre de culture. On mécontente ainsi une notable partie de la population tunisienne. Et nous par contrecoup. »

Inconvénients de Bizerte

Diabole ! Cette Zarzouna merveilleuse dont on m'avait tant parlé ne semblait pas avoir de partisans sur place... Au fait, que reprochait-on à Bizerte ?

1 – D'avoir été construite sur une lagune remblayée à un niveau trop bas et d'avoir ainsi une situation hygiénique très précaire.

2 – D'avoir trop de servitudes militaires. Des installations portuaires trop chichement mesurées.

3 – L'obstacle sérieux que présente le goulet aux relations de Bizerte avec la plus grande partie de la Tunisie.

En contrepartie, que trouvait-on à Zarzouna ? Un site en colline pour répondre à la première objection. Par la même occasion, la libération de terrains industriels et portuaires à Bizerte. Enfin, une situation en deçà du goulet : par conséquent, liberté routière avec Tunis.

De ces trois arguments, seul, il faut le dire, le dernier a de la valeur.

Bizerte est desservi par un bac, et bien mal. Aux heures d'affluence (vers le soir principalement), on peut voir des queues interminables d'arabas, de camions, de voitures particulières attendant leur tour d'embarquer. Les cars s'arrêtent à Zarzouna ; les voyageurs, s'ils arrivent entre deux bacs, doivent emprunter des barques de passeurs. Par gros temps, le trafic devient dangereux.

Complètement d'accord avec tout le monde : le bac de Bizerte est un anachronisme. J'ai donc posé la question suivante :

« Dans ces conditions, plutôt que de déplacer la ville, n'eût-il pas été plus simple de creuser un tunnel sous le goulet ? »

On m'a objecté la dépense de cette solution.

« Et à combien reviendra Zarzouna ? » ai-je demandé.

Je n'ai pas eu de réponse.

Naissance de la cité nouvelle

Je sais simplement que l'étude du projet, le drainage des marécages (car il y a aussi des marécages à

Zarzouna), l'exécution de la première voirie ont déjà englouti des sommes fabuleuses.

Qu'y a-t-il de construit exactement ? Car on construit. Tout d'abord, cette fameuse cité ouvrière, cité modèle, toute en petits pavillons séparés, qui n'ont qu'un tort : être trop chers pour les ménages modestes auxquels ils sont destinés. Ensuite de larges routes et, tout en haut de la colline, dans la fameuse forêt de pins, les bâtiments du futur contrôle civil qui commencent à sortir de terre.

On conçoit, dès lors, la colère contenue des gens de Bizerte, car avec les sommes ainsi englouties, de grosses réfections auraient pu être faites à Bizerte. On a cependant commencé certains travaux. Ceux qui se souviennent de l'ancienne Bizerte auront en mémoire le dôme semi-byzantin de sa municipalité. L'immeuble, gravement touché par le bombardement, a été reconstruit en un très joli style néomauresque. L'école, également, a été refaite. Quant aux immeubles privés, presque tous sont voués à la destruction. On veut même mettre bas des bâtiments sinistrés, certes, mais non irréparables ! Certains jours, il souffle à Bizerte un vent de colère plus violent que les « baffagnes » méditerranéennes. Inutile de parler de Zarzouna ces jours-là.

À l'image de Canberra

Est-ce à dire que Zarzouna soit œuvre de mauvais plaisants ? Ne soyons pas humoristes !

Le sujet en lui-même est suffisamment triste. Non ! Nous croyons simplement que les auteurs du projet planent au-dessus des contingences terrestres. Qu'ils aperçoivent la cité idéale et la veulent construire. Que leur importe désormais que Zarzouna soit vide, s'ils peuvent y démontrer leur génie constructeur, en faire une ville d'exposition ! Qu'importe que les loyers y soient trop chers,

le commerce inexistant, puisqu'ils n'y logeront pas. Nos urbanistes modernes oublient qu'on n'impose pas le bonheur. Chacun fait le sien comme il l'entend.

Ça rappelle un peu l'histoire de Canberra, capitale de l'Australie, ville moderne construite pour départager Sydney et Melbourne. L'administration australienne construisit en dépit des avertissements de la population. Lorsque la ville sera faite, disait-elle, lorsque l'administration centrale y aura été transférée, les gens viendront d'eux-mêmes se grouper autour du noyau primitif. Mais personne n'est venu et Canberra, ville sans commerce, sans industrie, qui n'a de capitale que le nom, végète plus calmement qu'une petite cité de province.

J'ai bien peur que ce ne soit le sort de Zarzouna.

13 février 1947

VII

Le cimetière marin de Bizerte... Quatorze épaves sur les trente qui obstruaient le goulet ont été retirées des flots

La nature, plus active que les hommes, panse rapidement les plaies de la guerre ! Que verrions-nous des batailles passées s'il n'y avait pas en Tunisie ces villes ruinées, mutilées, qui nous courbent devant le souvenir ?

La ligne Mareth ? Elle se résume à des chars calcinés, oubliés au creux des ravins, et qui, peu à peu, s'ensablent au vent du sud.

La bataille de Grombalia et du cap Bon, ultime résistance allemande ? Elle était symbolisée par ces deux chars brûlés, embusqués dans une olivette et que je découvris sur la route d'Hammamet. Un Tigre boche, un char mi-lourd anglais. Tous deux encore en position de tir, les canons de leurs tourelles pointés l'un vers l'autre à deux cents mètres d'écart ; tous deux criblés d'éclats, perforés ! L'herbe poussait sous leurs chenilles rouillées et je ne suis pas certain qu'un rejet d'olivier ne se soit pas frayé un chemin vers la lumière, à travers les brèches du blindage. On avait labouré alentour jusqu'au ras des engins de mort et, dans un petit oued voisin, des femmes bédouines lavaient leur linge selon le mode antique, cependant que leurs gosses dépenaillés jouaient dans les tourelles. Cette image de guerre se transmutait en vision de paix. Encore

qu'un peu plus loin sur la colline, l'orgueilleux château de Mussolini, ex-PC allemand, étalât toujours sa morgue sur les vignobles environnants.

Ainsi, de temps à autre, un engin de guerre abandonné venait rappeler au voyageur les sanglantes batailles de 1943. Tout juste ! La nature, oublieuse du sang versé, gonflait de sève nouvelle une végétation déjà printanière.

Le cimetière marin

Une vision de la guerre marine, plus précise, plus directe, m'attendait à Bizerte. Du faite de la colline de Zarzouna, la route descend à travers la forêt de pins. On aperçoit alors le rivage, bordé de dunes, sur lesquelles vient mourir un furieux ressac.

Deux gros transports de troupe, brisés en deux par l'explosion d'une mine, résistaient à l'assaut des rouleaux. À quelques encablures au large, d'autres épaves fleurissaient dans la houle, couronnées d'écume, gigantesques fleurs de lotus ! À l'entrée de la passe, des bateaux coulés pointaient encore hors des flots leurs mâts de charge, quelques-uns même laissaient voir leur passerelle. Spectacle classique des plages de débarquement. Nous avons le même dans la baie d'Alger. Il devait pourtant devenir singulièrement expressif, lorsque la route tournant à angle droit longea le chenal pour se diriger vers le bac. Sur le quai, une monstrueuse ferraille avait été déposée par les grues ! Carcasses rouillées, poupes sans gouvernails, fragments d'étraves, gigantesque chaîne d'une drague, curieux cylindre déformé d'un sous-marin, tout cela rouillé, tordu, déchiré par les explosions. Misérable ! Toute une flottille de chalands, de vedettes, de remorqueurs, de cargos, de dragues, de sous-marins... et ce cimetière marin se prolongeait dans le goulet où des coques renversées, de longs fuseaux gris semblables à des cétacés, gisaient en

travers de la passe, cependant que des bouées signalaient d'autres navires engloutis sous les flots gris.

Cet amas de ferraille représentait une partie de l'effort entrepris pour dégager le chenal de Bizerte.

Trente navires coulés

Un immense effort, en vérité, que celui qui consiste à arracher aux fonds marins les épaves de trente navires coulés par les boches !

« Trente navires, monsieur ! me dit le directeur de l'entreprise Zagamé d'Alger, chargée des travaux. Et toutes ces coques invraisemblablement enchevêtrées en long, en large et en travers ! Du sabotage bien fait ! Regardez ce plan. »

Et l'épure ingénieur dévoile à mes yeux ce que cachent encore ces eaux grises, violemment agitées par le vent de noroit. Oui ! c'était du travail bien fait. Et pourtant on passe ! Déjà les plus gros navires, sagement pilotés, franchissent le chenal. C'est un peu comme un gymkhana à travers les bouées et les balises, mais on traverse : l'*Athos*, récemment, a pu s'amarrer à quai. Il a fallu pour cela déplacer l'épave du *Roubaisien*, la haler par le bord. Une deuxième opération la renflouera. Malgré le vent et la houle, un ponton-grue est au travail. Œuvre délicate, toute de patience et de ténacité.

Le G.-G.-Gueydon

Ce sacré goulet est un endroit très difficile. Des courants violents y gênent constamment le travail des scaphandriers, quand ce n'est pas, comme aujourd'hui, un vent violent qui soulève les flots. Pourtant, il reste un gros

travail à accomplir, encore seize bateaux à retirer ! Et des gros, le *Moron*, à l'entrée de la passe, et surtout le *Gueydon*, que vous voyez là-devant.

Il me montre du doigt une longue coque noire affleurant la surface. C'est le *Gouverneur-Général-Gueydon*, bien connu des Algérois, qui repose sur tribord. Sur les flancs du navire perdu, des tentes sont dressées, des abris, des postes téléphoniques, des câbles. On prépare le renflouage.

Une grosse affaire ! Il nous fallait un point d'ancrage solide, nous avons donc renfloué d'abord ce gros *L.S.T. (landing ship tank)* coulé par une bombe d'avion dans l'avant-port. Nous l'avons amarré au quai, puis coulé à nouveau. Il servira de plate-forme pour nos treuils. Le *Gueydon* enlevé, il y aura du bon travail accompli. Notre ennemi, c'est le mauvais temps, c'est l'état de la mer et ces courants qui empêchent nos scaphandriers de travailler régulièrement.

Renaissance

Ainsi, tandis que Bizerte étale ses destructions, que Zarzouna sort de terre, un travail réel se poursuit pour refaire de Bizerte la grande base navale qu'elle était. Morceau par morceau, les pans de coques démantelés, les carcasses rouillées viennent s'amonceler dans le cimetière marin. Un jour prochain, l'altière silhouette d'un navire de ligne pourra comme avant franchir lentement le goulet et prendre son mouillage en eau profonde dans l'admirable lac intérieur. Ce jour-là les Bizertins, oubliant leur détresse, se masseront sur les rives du chenal, comme un équipage à la bande pour saluer la renaissance française.

14 février 1947

VIII

Dégrevés de l'hypothèque italienne, Français et Tunisiens unis peuvent faire de la régence un pays modèle

Il s'agit maintenant de conclure. L'impression dominante de l'observateur est que la Tunisie cherche à rattraper le retard considérable qu'elle a sur ses voisins d'Afrique du Nord : l'Algérie plus ancienne, le Maroc plus moderne.

Le plan quinquennal, moderne panacée, comblera ce retard. Principalement dans le domaine industriel. La Tunisie était un pays sans eaux et sans barrages, partant sans force motrice. Pourtant, un fleuve que nous lui envions, la Medjerda, écoule annuellement vers la mer un milliard de mètres cubes d'eau inutilisée. On va donc utiliser au maximum la Medjerda et ses affluents, surtout ceux venant de la région boisée de Kroumirie, pour irriguer, alimenter en eau potable et produire du courant.

On s'inspire beaucoup de la fameuse politique des barrages de l'Algérie. On découvre l'hydraulique et chacun se passionne pour ce problème.

Le plan prévoit aussi l'extension de la scolarisation, le développement des établissements médicaux, des centres d'hygiène et l'établissement d'un réseau routier ultramoderne, compatible avec la position géographique de la Tunisie sur l'autostrade Casablanca-Le Caire. Les trains

seront électrifiés (avec la force produite par les barrages). Enfin, en dehors des travaux du plan, un chercheur plus audacieux que les autres a proposé de détourner le cours de la Medjerda dans sa partie inférieure et, par un système de canaux, de lui faire traverser et irriguer toutes les steppes centrales de la Tunisie, avant que d'aller, finalement, déverser son trop-plein dans les chotts du sud !

Le « cabinet technique » de la résidence travaille à fond toutes ces questions. J'ai déjà parlé des agrandissements en cours dans les ports de Sfax et de La Goulette. J'ai dit que tout n'allait pas pour le mieux dans la reconstruction et le recasement.

On a oublié qu'il y a des gens qui ne peuvent attendre une échéance lointaine, qui vivent dans le présent, qui ont besoin de vivre : ce sont les sinistrés.

Reconnaissons cependant que si ces derniers avaient été dans beaucoup de cas plus actifs, plus « accrocheurs », s'ils avaient provoqué les pouvoirs publics, des résultats plus positifs eussent été atteints. Tebourba, par exemple, dont le maire, M. Auboire, s'est démené pendant trois ans, renaît assez rapidement. C'est une exception.

L'industrie minière – les phosphates principalement – est en danger du fait de la vétusté de ses installations et surtout d'un minéral moins riche que les phosphates marocains et plus éloigné des ports d'embarquement. Pour parer à ce danger, pour pouvoir commercialiser efficacement, des usines d'hyperphosphates sont en construction à Sfax. Le minerai ainsi traité sur place pourra soutenir la concurrence sur le marché mondial.

La Tunisie vit donc dans ce bouillonnement qui prélude à l'épanouissement des pays neufs. Malgré la guerre, elle est, à l'heure actuelle, privilégiée du point de vue du ravitaillement. On y vit mieux qu'au Maroc et, bien sûr, qu'en Algérie. Le marché de Tunis est abondamment garni en légumes et en fruits, les boucheries, les charcuteries regorgent de viande à la taxe ; les marchands de volailles vendent les poulets « sans jabot » et ce petit détail (n'est-ce

pas mesdames ?) est l'indice certain d'une honnêteté commerciale qu'on voudrait bien trouver sur nos marchés.

Voici donc la Tunisie en ce début de 1947. Je passe à dessein sur les remous politiques qui agitent ce pays. Une politique déplorable en est la cause. Elle se concrétise par la désinvolture avec laquelle on a laissé en haut lieu la Tunisie plus d'un mois sans résident général.

Le président Ramadier vient d'annoncer qu'il était décidé à faire passer l'intérêt général avant les intérêts particuliers. Le successeur du général Mast ne saurait donc tarder. Bravo ! Quel qu'il soit, à quelque parti qu'il appartienne, il ne peut en arrivant à Tunis se méprendre sur la grandeur de l'œuvre française accomplie dans ce pays. Nous avons plus donné que nous avons reçu. C'était bien dans notre rôle de protecteurs. Cette œuvre française peut et doit se continuer. La situation est clarifiée par la mise au point définitive de la question italienne. Désormais, dégrevés de cette hypothèque, Français et Tunisiens, fraternellement unis, peuvent conduire la régence vers le destin prospère qui doit être le sien.

15 février 1947
L'Écho d'Alger

**Six mille kilomètres au-
dessus du Sahara**

Nous avons fait un beau voyage

« Tiens, vous rentrez de voyage ?

— À l'instant.

— Peut-on savoir ?

— Attendez, laissez-moi rassembler mes souvenirs... Il est dix heures et demie. J'ai donc quitté Ouargla à huit heures du matin et, après avoir fait une escale rapide à Ghardaïa, me voici.

— Vous étiez donc hier à Ouargla ?

— Mais non ! Hier, j'étais à Tunis après déjeuner, pour venir coucher à Ouargla...

— Drôle d'idée, venir de Tunis en passant par le Sahara !

— Mais c'est que je venais justement du Sahara. Avant-hier, j'avais quitté El-Goléa le matin, déjeuné à Ouargla et dîné à Tunis.

— Je ne comprends plus...

— Vraiment ? Si je vous disais encore qu'un jour avant, j'étais à Timimoun, d'où j'arrivais de Casa après avoir visité Adrar, le Touat et le Gourara !

— ...

— Parfaitement ! Parti le 7 d'Alger, j'ai pu visiter toutes les oasis sahariennes, effectuer six mille kilomètres en

avion, quatre cents en car saharien, toucher Casablanca et Tunis et rentrer le 15 janvier à Alger. »

» C'est un voyage extraordinaire qui démontre toutes les possibilités du tourisme moderne qui combine heureusement l'avion et le car, et permet de voir et de comprendre le Sahara. Un beau voyage et une belle leçon de choses !

» Ce voyage, si vous le permettez, je vous le décrirai plus longuement. J'ai enregistré tant de scènes dans ma mémoire ! Par exemple, le survol du Grand Erg occidental, des oasis de la Saoura et du Touat, la traversée fantastique aller et retour, à quatre mille mètres d'altitude, du haut Atlas marocain, du fameux plateau des lacs, du djebel Sarro, du Tafilalet ! La vision des palmeraies d'El-Oued : gouttes d'émeraude enchâssées dans les sables. Et les grands chotts* du Sud tunisien !

» Et la vie des postes isolés, les pelotons nomades, les sorcières du Gourara déterrants les morts pour fabriquer le "borbor"...

» Les souvenirs du "Sahara aux cent visages" retrouvés dans les musées sahariens d'El-Goléa et d'Ouargla : Laperrine et le Père de Foucauld*, Bournazel* et le capitaine Charlet, etc.

» Vrai ! Nous avons fait un beau voyage. »

17 janvier 1948

II

Et deux heures plus tard, nous étions à ElGoléa

La terre s'était desséchée sous nos ailes. C'est étonnant comme, vue d'en haut, notre planète est désertique, ridée, pauvre !

Il y a trente minutes, nous nous élevions au-dessus de la Mitidja*. Il y avait encore, pour égayer le regard, le carrelage vert tendre, vert foncé, vert mauve des vignes, des blés et des jachères. Puis à mesure que nous montions et que l'avion s'enfonçait à la fois dans le ciel et dans l'espace, ce qui était montagne au départ devint colline, puis sillon. Les traces blanches de Chréa disparues, les forêts de chênes-zens noyées dans l'atmosphère, tout était devenu roux, puis sable, puis or, puis roux, puis à nouveau sable et or.

Trente minutes ! Déjà nous avons traversé les hauts plateaux, aperçu l'eau couler insidieusement sous la carapace salée des chotts, contemplé la monotonie des premières dunes frisées au petit fer.

Il y avait encore par places, sur terre, mais très espacés, de loin en loin, des petits carrés labourés. Dans deux mois, ça doit donner un carré vert s'il a plu, ou bien un carré rouge : rouge du sang de la famine.

Maintenant, nous volions à trois milles, le Lockheed de l'Aéro-africaine poursuivait sa route à vitesse de croisière :

trois cent cinquante kilomètres à l'heure sans se presser !
Vraiment sans se presser ! Il ne manifestait son effort que
par une légère sueur d'huile qui coulait sur le revêtement
métallique des moteurs, épousant les sillons invisibles des
filets d'air rabattus sur les plans.

Le M'zab

Au nord-est, le Djurdjura, comme un diamant magique,
s'enchâssait dans une cornette de nuages, mais sous nos
ailes, passée l'échine dorsale dépouillée de l'Atlas
saharien, il n'y avait plus que des espaces lunaires, des
étendues sans vie, azoïques* avec, par places, des ronds
plus clairs comme des pièces de cent sous ou, mieux
encore, comme des cratères bouchés. Nous survolions la
région des Dahias.

Plus au sud, le sol se fendillait, se craquelait, se
divisait en une infinité de gorges au lit baigné de sables
clairs : la sebka* du M'zab.

Nous survolions les villes saintes : Ghardaïa la
pyramidale, poussant ses maisons cubiques, bleues et
blanches, à l'assaut de son minaret central ; Beni-Isguen,
fortifiée, ramassée, adossée à la falaise, faisant face
comme un défi.

Nous avions à peine eu le temps d'identifier la route en
escargot qui escalade les rochers, de sentir au
bourdonnement de nos tympanes que nous perdions de
l'altitude, que déjà le pilote prenait son terrain et posait
délicatement le Lockheed sur la piste caillouteuse de
Ghardaïa.

Sahara éternel

Brutalement, en une heure trente de vol, nous prenions contact avec le Sahara. Il était bien là autour de moi tel que je l'ai toujours connu, avec ses regs caillouteux, ses pierres calcinées, ses garas* tabulaires et les coulées de sable collées au flanc des collines comme des névés alpestres.

Il y a treize ans, j'étais arrivé pour la première fois dans ces parages. Il nous avait fallu deux longs jours depuis Alger : il faut toujours autant de temps par la piste. Au matin du troisième jour, nous avons quitté la capitale du M'zab et, une heure après, nous roulions le long de ce terrain qui n'était à l'époque qu'un reg de secours.

Aujourd'hui, je m'y pose sans fatigue, après avoir déjeuné tranquillement à Alger ! Mais tout autour, le désert reste le désert, l'air est frais, vif, revigorant, le silence est total.

Parmi les passagers de l'avion se trouve le colonel américain White, fondateur de *Stars and Stripes*, le journal de guerre des USA.

Plein d'humour, il baptise « the Guardia Field » l'étonnante piste solitaire, veillée par une pauvre manche à air, une piste sans signalisation, sans météo, sans bâtiments, sans téléphone, un champ de pierre uni parmi les rocailles alentour : « the Guardia Field » ! New York ! Ghardaïa !

Vers El-Goléa

Il faut repartir. Nous nous élevons dans le jour déclinant. D'une traite, en trois quarts d'heure, nous allons rallier El-Goléa.

Vers l'ouest, c'est l'extraordinaire et hallucinante vision du Grand Erg occidental : des sables, des dunes, des sables dorés, brûlés, soufflés, tourmentés, piquetés de minuscules points qui doivent être des touffes de jujubiers

ou de drinn*. Comme ça sur huit cents kilomètres de largeur !

Le soleil baisse sur l'horizon. Nous survolons des dunes à basse altitude, planons sur l'immense oasis et nous posons entre une allée de palmiers et une barrière de sables sur le long terrain d'El-Goléa. Nous sommes à huit cents kilomètres au sud d'Alger ! À vol d'oiseau, comme de juste...

Le soleil s'est escamoté derrière l'Erg, mais il éclaire encore, à l'extrémité de la plaine, vers le nord, trois grandes dunes pyramidales, bien détachées, ayant en premier plan un bouquet de palmiers solitaires :

« Les Pyramides ! dira quelqu'un... c'est étonnant de ressemblance ! »

Quelques minutes plus tard, nous pénétrons dans le hall de l'hôtel Dal-Piaz. Dans une immense cheminée blanche brûlent des brassées de bois odoriférant... tapis chauds, tentures, serviteurs d'ébènes en blouses blanches. Sommes-nous donc au Sahara ? Dehors, dans la nuit saharienne très fraîche, des ombres passent silencieuses, des chameaux invisibles rugissent, ruminent et blatèrent. Le vent secoue et fait claquer les djarids*.

À l'intérieur de l'hôtel, tout est confort et douceur. À moins d'un kilomètre, les sables et les rocs entourent l'oasis comme le fait le ressac d'un îlot désert du Pacifique.

18 janvier 1948

III

D'El-Goléa à Casablanca en passant par Adrar

Je me suis levé très tôt pour voir le lever du soleil sur la palmeraie d'El-Goléa. Il ne m'a pas trahi : il est toujours aussi émouvant, aussi pur... un bain de lumière qui, à lui seul, vaut le voyage. Je ne le décrirai pas, il est trop académique.

Au roucoulement des tourterelles et au chant des oiseaux dans la palmeraie s'est substitué tout à coup le ronronnement puissant des moteurs. J'oubliais ! Notre puissant avion nous attend, à portée de fusil, à la lisière de la palmeraie. À quatorze heures, nous devons être à Casablanca : mille six cents kilomètres de vol. Nous n'aurons fait que toucher terre. Nous survolons le Sahara, nous avons pu y vivre une nuit, mais son mystère nous échappe. Dommage ! Il faut partir.

Villes d'Ys

El-Goléa n'est plus ! Sous nos ailes : du sable. Rien que du sable, et des rangées de dunes orientées d'est en ouest sur des centaines de kilomètres. La piste auto doit

être quelque part au sud où se devinent les premières falaises tabulaires du Tademaït.

Loin dans les sables, on devine des oasis englouties, villes d'Ys ignorées du monde où les gens continuent de vivre comme il y a deux mille ans : Fatis, Tabelkoza. Des ksour* rouges, des palmiers poussiéreux, des dunes et, convergeant vers l'oasis, les innombrables tentacules des foggaras*. On dirait une pieuvre géante, qui enserme le village... Elle lui apporte pourtant la vie par l'eau qu'elle va chercher fort loin.

L'avion est un étonnant moyen de découverte. Il a puissamment servi la préhistoire : il a permis de retrouver les traces des villes englouties et ici, au désert, il peut encore jouer un rôle utile.

Un officier du peloton nomade du Touat me disait avoir longuement cherché à retrouver le tracé souterrain d'une antique foggara à présent comblée, et dont les vieux du pays avaient perdu la mémoire. Cette foggara, j'en suis certain, je l'ai vue, de trois mille mètres d'altitude, quand l'avion survolait le Grand Erg. Elle apparaissait et disparaissait sous les dunes gigantesques, elle n'était visible que pour l'aigle ou pour l'avion !

Adrar

Nous allons dans un instant atterrir sur le terrain d'Adrar, entouré des cratères des foggaras.

« On a l'impression de se poser sur un terrain bombardé ! » me disait le pilote.

Au sol règne un vent glacial. Adrar est un poste artificiellement créé par les Français en un point stratégique permettant de protéger les oasis du Touat qui, il y a très peu d'années, étaient périodiquement ravagées par les rezzous*.

Mais Adrar est maintenant la grande escale saharienne vers le Niger de la piste Béchar-Gao. Plus au sud, il y a encore Reggane, mais après vient le Tanezrouft. Inutile de préciser.

Courte escale et déjeuner dans le charmant hôtel de style soudanais. Pour des passagers d'avion, les boys en tablier blanc, le bar, le maître d'hôtel n'ont rien d'étonnant.

Ils le sont davantage pour les passagers des cars transsahariens ayant effectué quinze heures de piste, et pour les méharistes venus de fort loin en mission au siège du commandement, ils représentent le maximum : la civilisation.

D'Adrar au Haut-Atlas

Nous volons au-dessus de l'erg Er-Raoui, dans l'une des régions les plus désolées du monde. Très loin à l'est, la vallée de la Saoura. À l'ouest, le Kahal de Tabelbala entre l'erg Er-Raoui et l'erg Iguidi.

Peu de repères visibles. Pourtant le Saharien reconnaît, à l'aplomb de l'avion, ce minuscule poste isolé, au bord d'une sebka : c'est Ougarta... plus loin, nous coupons à la verticale la piste d'Abadla à Tabelbala et le sable cesse tout à coup pour faire place à un plateau nu, sans végétation : la hamada* du Guir. Une minuscule oasis à tribord : Taouz.

Un enclos de pisé, quelques palmiers ! Dans cette solitude s'est retiré, nous dit-on, un colonel et sa famille, un Saharien célèbre. On l'imagine contemplant les immuables paysages !

Ces traînées blanches, ce sont des mines de plomb. Ici, à l'extrémité sud du Tafilalet, on a trouvé du minerai. Et ça implique une piste, des convois, une mine... Fini le temps des djiouch* !

La terre défile, défile... Le Tafilalet, nappe verte dans la rocaïlle, a disparu. Voici les premières gorges de l'Atlas, et, à gauche, cette montagne qui paraît noire à contre-jour, cette crête en forme de faucille, c'est le djebel Sarho. L'imagination anime la montagne historique. L'ombre gigantesque de Bournazel, de l'« homme au burnous rouge », semble se profiler sur le désert ! Voici les grandes casbahs. Nous sommes déjà sur l'Atlas. La terre est venue à nous. Elle s'est étirée dans le ciel et nous distinguons mieux maintenant des inconnus, des gorges ténébreuses au fond desquelles parfois sinue une piste, brille un reflet d'eau. Les oueds* coulent. Sur les hauts plateaux glacials, la neige soufflée par le vent comble les creux, colmate les vallons. Au nord, le djebel Ayachi, pyramidal ; très à l'ouest, les géants : le Toubkal, l'Oukaïmeden, les « quatre mille mètres ».

Et, sous nos ailes, le roi des abîmes, l'Assif-Mellal, le « grand canyon » du Haut Atlas. Combien d'hommes privilégiés ont ainsi pu l'admirer d'en haut ?

À l'est, voici deux lacs enchâssés dans la neige, deux lacs d'émeraude qui ont la puissance d'évocation des lacs alpestres.

Juste le temps d'admirer. Le temps de reconnaître l'oued El-Abdi où se construit actuellement le plus grand barrage du Maroc. D'un seul coup, la montagne s'arrête. Il y a quinze minutes, nous survolions le Sahara ; maintenant, en dessous, très bas, c'est l'énorme plaine noire marocaine sur laquelle se love gracieusement l'Oum er-Rebia. Ultime vision : la tache blanche de Beni-Mellal accrochée aux derniers contreforts !

Et voilà Casa

Des flocons de brume naissent qui deviennent de plus en plus denses et forment bientôt un plafond compact.

Dans une éclaircie, on distingue une cité ouvrière : les mines de phosphates de Khouribga. Pour la première fois depuis Alger, on revoit des damiers de terres cultivées, des propriétés bordées de haies de nopals*, la plaine triste et dépouillée. Puis Casablanca la grise et ses gratte-ciel et, tout proche, la colline historique d'Anfa.

Douane, police, passeports, déclarations de capitaux. Le douanier se plaint amèrement. « Ils nous amènent des millions chaque jour. Résultat : en un an, la vie est devenue plus chère à Casablanca qu'à Paris. » Il voue au diable tous les voyageurs : « On était si bien avant ! »

L'aérodrome d'Anfa est proche de la ville. Nous sommes bientôt sur la place Lyautey. Les mamans poussent les voitures d'enfant, les retraités palabrent. Il faut faire effort, se souvenir qu'on vient du Sahara, qu'il y a trois heures on quittait Adrar.

Ici les conversations roulent sur l'« import-export », sur la lettre du sultan, sur le coup de Tanger*, sur la crise des appartements. (À propos, nous sommes logés à Fedhala, à vingt kilomètres, car Casa est bourrée comme un œuf...)

Bref, nous retrouvons tout ce que nous avons oublié. Heureusement, la voix de la sagesse se fait entendre :

« Rendez-vous demain à huit heures, déclare le chef de bord. Je vous laisserai à Timimoun. »

Il y a encore un peu d'espoir, dormons en paix !

20 janvier 1948

IV

À Timimoun, l'Oasis rouge

J'ai vu décoller avec regret le Lockheed de l'Aéropostale africaine qui nous a conduits ce matin de Casablanca à Timimoun en moins de trois heures. Quel vol inoubliable ! La Souira, Beni-Abbès, l'Erg, Charouine ! Nous nous sommes posés sur le reg à dix kilomètres du poste. Un terrain excellent, mais peu visible, mal signalé... Puis l'équipage est reparti et je suis resté, car je désire séjourner quelques jours au Gourara.

Quelle oasis, mieux que Timimoun, pourrait m'offrir ce que je cherche ? Un véritable poste, en dehors des grandes voies de communication transsahariennes, par conséquent un isolement parfait. Pas de visiteur, quinze Blancs et, tout autour, dans les ksour et les oasis du Gourara et de Tinerkouk, trente mille Noirs descendants des Zénètes, ayant conservé leurs mœurs archaïques, leurs superstitions, leurs coutumes.

Timimoun, l'« Oasis rouge », que chantèrent tous les Sahariens qui eurent l'honneur d'y exercer un commandement. Et, pour ne pas manquer à la tradition, l'actuel commandant n'est-il pas lui aussi un authentique barde normand ?

Nous débouchons en plein midi sur la grande place de Timimoun bordée par les architectures soudanaises des

bâtiments administratifs, du bjord* et de l'hôtel. Tout ici est bâti en pisé rouge. C'est haut en couleur et pittoresque. L'avion parti, nous sommes tranquilles. On ne peut plus dire : « Je suis à trois heures d'Alger », on doit penser : « Je suis à mille quatre cents kilomètres par la piste, cinq jours si tout va bien... » À condition qu'il y ait un camion !

Présentation

Ahmed, le petit Noir de l'hôtel, nous accueille avec un sourire qui lui fend la figure jusqu'aux oreilles. Il parle précieusement :

« D'où venez-vous, messieurs ?... De Casablanca ! Oh ! Oh ! (Il éclate de rire.) Me prendrez-vous en photographie ? J'ai l'honneur de vous demander si vous prenez vos repas à l'hôtel...

— Quel âge as-tu, Ahmed ?

— Douze ans.

— Tu parles très bien le français.

— C'est que je suis très intelligent, monsieur.

— Je n'en doute pas, Ahmed... »

Déception, Ahmed est un gros malin, il a dix-sept ans passés, mais il est roublard, roublard... Par lui, je saurai tous les potins du pays. Toutes les histoires. Histoires de Blancs, bien sûr ! Cette fois, c'est bien le Sud. Les potins, c'est spécial au Sahara. Ah ! madame qui me lisez, n'allez pas y vivre... le Sahara, c'est la paix à condition de vivre seul.

Il y a seize Européens à Timimoun

Le capitaine chef de poste est un méhariste renommé des compagnies sahariennes. Sa vieille maman, une

femme étonnante, arrivée récemment de sa Normandie, un bel exemple de femme française courageuse et franche ! Il y a le médecin militaire et sa jeune femme. L'instituteur, sa femme et leur petite fille, amoureusement attachés à Timimoun et à leurs turbulents élèves. Il y a ensuite deux retraités européens (parfaitement, des gens se retirent à Timimoun), le chauffeur de l'annexe, les trois radios militaires, le météo et sa femme, et Mme Fouhety. Mme Fouhety, c'est la gérante de l'hôtel SATT* ; elle continue l'œuvre accomplie par son mari et par son beau-frère. Timimoun, c'est le fief des Fouhety ! Mme Fouhety voit tout, entend tout, sait tout et tout le monde s'en doute. Active et entreprenante, elle dirige son affaire comme elle le ferait d'une vieille auberge de province française : « Mangez, mes enfants... Encore un peu ? Avez-vous assez ? Surtout, demandez. Ahmed ! fais repasser les plats... »

Mme Fouhety élève des poules de race à Timimoun et se réjouit d'avoir des œufs deux fois plus gros que les œufs des poules sahariennes. Elle connaît tout le Sahara, mais elle ne dépasse jamais le seuil de sa maison... si ce n'est pour aller au cimetière, sur la tombe de sa famille. Un grand cimetière de sable chaud au milieu du désert.

Où il est question de Sartre

Le soir tombe doucement sur la place rouge. Les chameaux crient avec hargne. Les Chaamba* venus de l'erg allument un peu partout de petits feux de bois. Il est trop tard pour aller dans le ksar*. Nous irons demain.

Un bruit d'auto, tout le monde court... C'est un camion venant d'Adrar. Vite ! Il paraît que le capitaine commandant la compagnie du Touat viendra dans deux jours. La nouvelle a précédé l'annonce officielle faite par la radio.

La TSF indigène est le moyen le plus sûr. C'est par elle que nous apprenons que depuis quatre jours, un chauffeur est en panne, avec un essieu de son camion cassé, entre El-Goléa et Timimoun.

« C'est Hamidah... il se débrouillera. Ah, si c'était en été ! »

Car le Sahara l'hiver, c'est le pays froid par excellence, on aspire au lever du soleil... pendant trois mois. Après ça change, on ne vit plus que la nuit.

L'obscurité s'épaissit sous un ciel étoilé avec munificence. C'est l'Épiphanie. Il y a dix-neuf siècles, les Rois mages se pressaient dans le désert, par une nuit pareille... dans le même paysage.

Teuf, teuf, teuf !... le moteur de l'annexe tourne ; on vient de donner le courant. De faibles lumignons luisent un peu partout. Tout le monde a l'électricité, mais l'installation est précaire, les fils trop minces. Il y a beaucoup de pertes... mais c'est mieux que les lampes ou les photophores. On s'habitue vite à la pénombre.

À l'hôtel, nous sommes trois « touristes » – une collègue marocaine, un jeune homme blond, mince, un peu distant, enveloppé frileusement dans un burnous, et moi. Il se présente : il est américain et romancier, il se nomme Bowles, et il est venu à Timimoun espérant y trouver le calme et le repos nécessaires pour travailler. Charmant garçon, mais bien original. Il se balade au Sahara avec un perroquet vert efflanqué et déplumé, qui vient du Chili et qui a la nostalgie de la forêt tropicale. Un vrai perroquet qui a horreur du soleil et adore la chaleur et l'humidité. Bowles le soigne comme un enfant et Mme Fouhety lui réserve une place au-dessus du fourneau. Coco y reste bien sagement perché. Pendant ce temps, son maître écrit, écrit... Il a traduit Sartre aux États-Unis. Il s'enquiert de Camus, des grands écrivains français. Au bout de deux heures s'ébauche une controverse littéraire étonnante en ce lieu, dans la pénombre de cet hôtel de pisé rouge aux naïves sculptures avec, derrière nous, figé comme une statue et

éclairant la scène de ses énormes dents blanches, Ahmed, le petit Nègre qui sourit éternellement.

Histoires du bled...

Des méharistes français de la compagnie saharienne sont de passage ce soir. Tout à l'heure, ils m'ont confié qu'ils ont fait route en camion avec l'Américain. Il s'est beaucoup intéressé à leur vie. Ils se sont complu à le renseigner : « Oui, certainement, le chameau est un animal étonnant... Sa vitesse ? Du quatre-vingts à l'heure... en forme, bien entendu, en pleine forme ! » J'imagine très bien ces notes insérées dans le prochain roman de Mr Bowles. Mais, renseignements pris, notre homme connaît très bien le Sud, il y est déjà venu il y a vingt ans. Il a visité aussi le Mexique et le Chili, l'Égypte et l'Italie, les Indes et l'Australie... Que sais-je ?

Hamidah, le chauffeur, est arrivé. Il a passé quatre jours et quatre nuits sur la piste. Il ne manifeste aucune émotion ! C'est courant. Ce qui l'est moins c'est que, peu après son retour, le télégramme qui annonçait son départ d'El-Goléa il y a cinq jours vient d'être remis au chef de base. Cinq jours pour venir d'El-Goléa à Timimoun !

La transmission des messages laisse nettement à désirer au Sahara. C'est gênant quand on pense que la sécurité des véhicules lancés sur les pistes en dépend. On connaît la consigne : lorsqu'une voiture quitte un poste, un câble est envoyé pour signaler son départ. Si elle n'est pas arrivée dans les délais, on part à sa recherche.

Ce qui s'est passé pour Hamidah s'est également produit sur la piste El-Goléa - Ouargla. À croire que le poste d'El-Goléa détient le record de la lenteur.

Il y a diverses raisons à cela. Les postes radio ont des heures d'écoute et des heures d'émission. Si un télégramme remis à la poste civile rate une heure

d'émission, il peut être différé parfois de douze heures. Pour peu que le postier ne se presse pas de le transmettre à la radio, le retard peut atteindre plusieurs jours. Ici, à Timimoun, tout va bien, postiers et radios militaires collaborent amicalement. Mais quand il n'en est pas ainsi...

... et de piste

Hamidah se restaure dans la cuisine de Mme Fouhety. On raconte des histoires de pistes. Il enseigne comment on peut attraper des rats pour se nourrir. « Tu dessines un cercle avec de la farine autour d'un trou de rat. Puis tu frappes énergiquement le sol avec un bâton autour du trou. Le rat, curieux, sort... tu lui appliques un bon coup sur la tête. Puis tu fais le méchoui... »

L'histoire en appelle une autre. « Moi, dit G., alors que j'étais chauffeur à la Légion, je me suis arrêté un soir sur le Tanezrouft, je me suis étendu sur le sable pour dormir, la tête posée sur un petit monticule. Au matin, je me suis réveillé pour mettre en marche le moteur du camion. J'ai retiré mon burnous... horreur ! J'avais dormi avec un cadavre humain comme oreiller... J'ai roulé sans m'arrêter toute la journée. »

Ahmed, effrayé, se réfugie dans le coin le plus éloigné de la salle. Tous les kellessoufs, les djinns* et les démons dansent la sarabande dans la nuit... Ahmed a peur. On aborde des histoires de magie noire.

Mais inutile ! Je vous en conterai une véritable dans mon prochain article ; elle m'arriva le lendemain. Parfaitement !

La lumière s'est éteinte, puis rallumée. Signal : dans cinq minutes, elle sera coupée. Au lit !

6.000 kilomètres au-dessus du Sahara

GRAND TOURISME
1948

V. "BOR-BOR" FANTOMES ET MAGIE NOIRE

De notre envoyé
spécial
R. FRISON-ROCHE

R IEN n'égale en pittoresque les oasis du Gourara : elles groupent leurs knours de pisé rouge en bordure de la Sékhra ; les palmeraies y dessinent des franges vertes qui s'éfilochent dans la plaine ou s'exhale la neige des efflorescences salines.

Timimouh n'est que l'une d'entre elles, la plus connue certes, mais qui dira la beauté de Tindjilet, de Beni-Mellouk, ou des villages perdus dans les sables sur l'autre rive du lac sans eaux.

Ce jour, grâce au capitaine chef de

poste, j'ai pu visiter quelques-uns des villages les plus intéressants. Par une piste cahoteuse, nous avons gagné le milieu de la grande sékhra. Au nord et à l'ouest, les premières vagues du Grand Erg se dressent par-dessus des entassements d'ardoises bleues. Au sud et à l'est, contre le linceul d'ocre rouge : la lièze verte des palmiers. Le vent du Sahara soufflait, ce vent qui chante dans le silence éternel. Le sable se levait et obscurcissait les horizons. Mille cristaux brillaient sur le sol. La notion de l'infini se précisait dans nos yeux.

Puis, ce même paysage nous l'eûmes vu du haut d'une gare calcaire. Sur son sommet, des ruines de fortresses romaines attestaient l'ancienne splendeur de ce royaume déchus. De partout des loggares, parfois de la montagne, abritaient en lièze des palmeraies. Beaucoup étaient abandonnées. Avec la notion de sécurité que la France a apportée dans ce pays, c'est près de la volonté de travail, à quel bon creuser les caueux puisque les greniers de l'ennemi contiendraient toujours l'orge ou le mil nécessaires à la vie des harvins.

Passant près de Beni-Mellouk, l'admiration des maisons en train de revivifier une loggare. Descendant à l'aide d'une corde supportée par une chèvre primitive, faite de « crechhas » croisées, le puisatier gagne la canalisation souterraine, il s'enfoncé à plat ventre dans l'étroit tunnel, rempli son couffin de sable et le remuait à l'air libre ; vidée, ces débris forment autour des puits ces aureoles si repérables d'avion.

Village fantôme...

Au hasard nous visitons un knar, Beni-Mellouk je crois. Le village offre ses cases ruinées autour d'une forteresse circulaire au pied de laquelle des habitations sont creusées dans le roc. Les rues sont d'étroites venelles, por-



Le vieux knar de Beni-Mellouk. (Photo Frison-Roché)

21 janvier 1948

V

Bor-bor, fantômes et magie noire

Rien n'égale en pittoresque les oasis du Gourara. Elles groupent leurs ksour de pisé rouge en bordure de la sebkra*. Les palmeraies y dessinent des franges vertes qui s'effilochent dans la plaine où s'exsude la neige des efflorescences salines.

Timimoun n'est que l'une d'entre elles, la plus connue certes, mais qui dira la beauté de Tindjelet, de Beni-Mellouk, ou des villages perdus dans les sables sur l'autre rive du lac sans eaux ?

Ce jour, grâce au capitaine chef de poste, j'ai pu visiter quelques-uns des villages les plus intéressants. Par une piste cahoteuse, nous avons gagné le milieu de la grande sebkra. Au nord et à l'ouest, les premières vagues du Grand Erg se doraient par-dessus des entablements d'ardoises bleues. Au sud et à l'est, contre la falaise d'ocre rouge, la lisière verte des palmiers. Le vent du Sahara soufflait, ce vent qui chante dans le silence éternel. Le sable se levait et obscurcissait les horizons. Mille cristaux brillaient sur le sol. La notion de l'infini se précisait dans nos cœurs.

Puis, ce même paysage, nous l'avons revu du haut d'une gara* calcaire. Sur son sommet, des ruines de forteresse zénète attestaient l'ancienne splendeur de ce

royaume déchu. De partout des foggaras, partant de la montagne, aboutissaient en lisière des palmeraies. Beaucoup étaient abandonnées. Avec la notion de sécurité que la France a apportée dans ce pays, s'est perdue la volonté de travail. À quoi bon creuser les canaux puisque les greniers de l'annexe contiendront toujours l'orge ou le mil nécessaires à la vie des haratin ?

Passant près de Beni-Mellouk, j'admire des oasiens en train de revivifier une foggara. Descendant à l'aide d'une corde supportée par une chèvre primitive, faite de creshbas* croisées, le puisatier gagne la canalisation souterraine, il s'enfonce à plat ventre dans l'étroit tunnel, remplit son couffin de sable et le renvoie à l'air libre. Vidés, ces déblais forment autour des puits ces auréoles si repérables d'avion.

Village fantôme...

Au hasard, nous visitons un ksar, Beni-Mellouk je crois. Le village serre ses cases ruinées autour d'une forteresse circulaire au pied de laquelle des habitations sont creusées dans le roc. Les rues sont d'étroites venelles, parfois souterraines, bordées de hauts murs inquiétants. Par des échappées, on aperçoit les touffes des palmiers, un carré d'orge vert pâle, des seguias* bien construites. Le village paraît désert. Tout le monde travaille dans la palmeraie. Cependant, le kébir*, prévenu de notre arrivée et de la venue de deux officiers (les deux jeunes chefs de peloton de la compagnie du Touat m'accompagnent), se presse à notre rencontre. Salamalecs d'usage, souhaits de bienvenue réitérés. Il nous accompagne dans notre visite ; un recoin de la falaise abrite du vent les femmes qui tissent la laine des dokkalis* ; des chèvres familières nous suivent... La paix est sur ce village.

La voici rompue par l'arrivée de notre chauffeur.

« Mon lieutenant, “on” a déterré un mort dans le cimetière. » (Il paraît bouleversé.)

Grosse effervescence. De partout, la nouvelle s'est propagée et des ruines désertes sortent, comme par enchantement, de nombreux villageois...

« J'en suis sûr, mon lieutenant ! c'est pour faire le “bor-bor”... La tombe est violée de cette nuit, on n'a même pas remis en place les poteries rituelles ! »

Le kébir paraît visiblement ennuyé.

« Allons voir... »

... et fantômes « pour de bon »

Suivis d'un cortège de gens, nous gagnons le cimetière, à l'écart du village, en bordure de la piste. Notre camionnette est arrêtée en lisière ; c'est ce qui a permis au chauffeur de constater les faits.

L'officier demande des explications. Le kébir transmet, les hommes du village cherchent à le persuader qu'il y a une erreur.

Un homme est mort, on a cherché l'emplacement pour la tombe, c'est pourquoi on a creusé, mais comme il n'y avait pas de place, on l'a enterré ailleurs !

Pas satisfaisante comme explication. Le sable révèle des allées et venues suspectes.

Voici, tout autour de la tombe fraîchement creusée, des traces de pieds nus, de petits pieds, une démarche en canard, une trace de femme... Les pas nous guident vers un endroit où un essai de creusement a été fait avec les mains, puis abandonné. Ensuite la femme (la sorcière, affirme le chauffeur) a traversé tout le cimetière jusqu'à l'autre bord. Là, deux autres tombes sont bouleversées, tout autour le sable est piétiné, un chameau a été barraqué... Pourquoi ?

L'enquête commence, serrée. Les haratin se retranchent derrière d'invraisemblables explications. L'un d'eux offre de creuser le premier emplacement, pour bien nous montrer qu'il n'y a pas eu violation de sépulture. Pour faire le bor-bor, les sorcières n'ont besoin que des ongles, des cils, d'une main et de la cervelle du cadavre.

Un grand Noir arrive, porteur d'une pioche. On creuse le sable meuble... Il n'y a pas de cadavre ! Qui donc a menti en disant qu'il n'y avait pas de place à cet endroit ?

L'expérience est concluante, mais personne ne dévoilera le secret. Même si, selon toute probabilité, c'est une sorcière d'un ksar voisin qui est coupable. Ne rien dire, pour ne pas attirer le mauvais œil sur le village. Que d'histoires en perspective !

« Salut, kébir ! fait le lieutenant, le capitaine jugera... »

Nous repartons, les notables du village nous voient partir avec soulagement.

Le bor-bor

« Enfin, dis-je au chauffeur, m'expliquerez-vous ce qu'est le bor-bor ?

— C'est un philtre. Lorsqu'une femme du village veut tenir sous sa domination l'homme qu'elle a convoité (et c'est fort souvent un Blanc, voire un officier dont la protection assurerait des rentes à toute une famille), elle lui fait manger par ses serviteurs un couscous dans lequel a été versée une toute petite dose de bor-bor – ou “bough-bough” – toute petite car, à forte dose, le philtre d'amour devient le philtre de mort.

— Vous y croyez ?

— Si j'y crois ? mon informateur est indigné. Demandez au toubib de Timimoun, aux vieux Sahariens ! Tous les ans, des gens meurent empoisonnés par le bor-

bor... Ils gonflent et se décomposent immédiatement. La médecine européenne est impuissante.

— Et comment est fabriqué le bor-bor ?

— Voilà. Il y rentre des tas de choses. La sorcière doit se procurer la cervelle d'un cadavre fraîchement enterré, les cils, les ongles, qui sont soigneusement pilés et écrasés, avec des queues de scorpions, des lézards venimeux, mêlés à de la jusquiame* et à d'autres herbes nocives.

» Puis la sorcière, un soir où la lune est propice, fait un couscous qu'elle roule avec la main d'un mort. Ceci explique que, de temps à autre, des sépultures soient violées... ensuite, c'est facile : à petite dose, l'amour ; à grosse dose, la mort ! »

Dans la palmeraie

J'ai reparlé de tout cela le soir au poste. Il était inutile de plaisanter. La pratique du bor-bor est, malheureusement, courante dans les ksour. Avec quantité d'autres magies. D'ailleurs, si la question vous intéresse, elle a été fort bien traitée par le lieutenant Mercadier dans son livre *L'Oasis rouge*.

J'ai terminé cette journée fertile en enseignements par une promenade solitaire dans le ksar de Timimoun et sa palmeraie. Il me parut plus empreint de mystère qu'à l'accoutumée : parfois, un tam-tam sourd se faisait entendre derrière les hauts murs d'argile, puis le bruit cessait. Dans la palmeraie, j'ai longuement admiré la distribution de l'eau des foggaras par le système des peignes : ceux-ci mesurent exactement la quantité attribuée à chaque propriétaire de jardin. Les canalisations souterraines amenaient de l'eau tiède dans laquelle nageaient des centaines de petits poissons, des barbeaux de la faune résiduelle...

Puis, le soir est venu, j'ai vu mourir le jour du haut de la falaise et se coucher le soleil sur l'Erg. En face, la piste chamelière traverse la sebkra, puis se perd dans les dunes. Il y a douze ans j'arrivai par là, venant du Grand Erg après une méharée de dix-sept jours. Il y avait vent de sable ; il faisait quarante-cinq degrés ; on était en juin... Timimoun et son oasis représentaient le paradis !

La sorcière

Pour rentrer, j'ai emprunté une étroite ruelle, une rigole rocheuse, sur laquelle débouchaient des ouvertures sombres. Dans les cases obscures, des feux de braise rougeoyaient. Un martèlement obsédant augmentait d'intensité à mesure que j'avancais. J'en appris bientôt la cause.

Une très vieille Nègresse édentée, enveloppée dans une cotonnade indigo, écrasait avec un pilon de bronze une poudre grise dans un mortier de grès. Au passage, je m'arrêtai, je désignai du doigt la poudre grise et je m'enquis : « Bor-bor » ?

Qu'avais-je dit ? La vieille me lança une imprécation, saisit mortier et pilon et s'enfonça dans son antre.

Le soir, Mme Fouhety nous a servi du couscous. J'ai raconté l'histoire à Bowles, l'Américain existentialiste. Il a longtemps réfléchi, puis il a tourné encore plus longuement sa cuillère dans son assiette. Mangera... mangera pas !

« En tout cas, a-t-il dit, en ce qui nous concerne, vous et moi, il ne peut s'agir que d'un philtre d'amour... Alors ! » Ahmed riait de toutes ses dents. Le perroquet faisait : « Coco, coco... »

Cette nuit-là, j'ai rêvé. J'ai revu la vieille, Ahmed, le ksar et le perroquet criait non pas « Coco, coco ! », mais « Bor-bor, bor-bor ! »... une main coupée tournait inlassablement un plat de couscous...

Hier encore, j'étais à Casa : trois heures d'avion. Ce
soir : deux mille ans en arrière...

22 janvier 1948

VI

Nocturne sur la piste, splendeur d'El-Goléa

Ce matin, les chefs de peloton de la Compagnie saharienne du Touat regagnent leur camp. Ce sont deux jeunes lieutenants, frais émoulus de l'école de Cherchell. Ils sont depuis moins de deux ans au Sahara, mais quelle expérience passionnante fut la leur !

Le capitaine de F., qui n'est pas un boujadi*, les a mis dans le bain tout de suite. L'un a déjà fait dix-huit mois aux confins de la Mauritanie et du Río de Oro, l'autre a nomadisé pendant le même laps de temps dans l'Erg occidental. Depuis quelque temps, les deux pelotons s'étaient rassemblés pour opérer le recensement des tribus nomades. L'autre jour, leur chef les a prévenus.

« Il est temps de vous séparer maintenant, je vous renvoie à vos solitudes. »

Et il a distribué à chacun un vaste programme à remplir sur un secteur grand comme la France. Ils en ont chacun pour un an. Un an de pistes, de sable, de reg, de nuits étoilées. Ils n'ont pas cinquante ans à eux deux. Ils ont chacun pour compagnon trois méharistes français et soixante Chaamba.

Je les ai regardés tandis qu'ils préparaient leur gesh*. Ils étaient joyeux de reprendre la piste. Un gougier* amena les méhara* ; ils tâtèrent la bosse, puis ils vérifièrent la

fixation de la rahla*, le brêlage des bagages. Soixante jours de vivres, leurs affaires personnelles, tout cela tient dans les deux vastes daabiahs* en cuir d'Agadès accrochées derrière la selle.

Ensuite, tout simplement, ils m'ont tendu la main. « Au revoir, monsieur ! Vous ne venez pas avec nous ? » Hélas...

Saisissant l'arzoma*, ils sont partis à pied, tirant leur chameau, le séroual* flottant au vent, tache noire, tache blanche... Passé les murs de pisé, le temps ne comptait plus pour eux, ils allaient au pas, d'une allure humaine. Dédaigneux des grands avions qui, parfois, survolent leurs bivouacs.

Une nuit sur la piste

Le soir, un ronronnement de moteur annonce l'arrivée du courrier d'Adrar. Bali, le sympathique gérant de la SATT, vient me prévenir : « Si vous voulez être à El-Goléa demain matin, il faut partir. »

À la nuit tombée, je monte dans le car mixte, lourdement chargé. La nuit sera fraîche, mais il fait bon dans la cabine avancée.

Pendant que le moteur tourne au ralenti, je prends congé. J'étais là depuis quatre jours... je connaissais tout le monde ! Promenant le faisceau de lumière de ma lampe de poche, j'ai sélectionné les ombres qui entouraient la voiture. Je reconnais la silhouette élancée du capitaine Le P..., le sourire d'Ahmed, la bonhomie de Mme Fouhety.

« Bonsoir, bonsoir tout le monde ! Au revoir, Timimoun !

— Bonsoir, a répondu Bowles, faites une bonne piste et saluez les écrivains français ! »

Joseph, le chauffeur, a passé la première vitesse. Les ombres se sont fondues dans la nuit. Dans le faisceau des

phares, maintenant, il n'y a plus que la piste, la tôle ondulée, les passages d'oueds. Les cahots sont amortis par la lourdeur du chargement. Le chauffeur navigue avec aisance, quitte la piste, emprunte une trace connue de lui seul, fait fuir des gerboises, des lièvres, un chacal, deux fennecs. Tous les cent kilomètres environ, on s'arrête. Huile pour le moteur. Repos pour le conducteur.

Près de l'ancien fort Mac-Mahon, vers une heure du matin, nous avons fait une halte plus prolongée. Il faisait très froid. Nous avons mis le feu à un buisson de jujubiers, la flamme a pétillé, très haut dans le ciel, lançant des flammèches, puis, lorsque le buisson s'est consumé en braise, nous sommes repartis. Vers quatre heures du matin, nous avons rejoint la piste d'In Salah.

Politesse de piste

Dans la nuit, devant nous, un camion vient. Échange de saluts avec les phares, nous stoppons à hauteur de sa cabine. Court dialogue... pour rien, pour se dire bonjour.

« Tu vas à In Salah ?

— Je viens de Timimoun ! »

Comme si chacun ne savait pas tout cela d'avance ! Mais on n'aurait pas idée de se croiser sans rien se dire.

Chez moi aussi, en Savoie, lorsque les gens se rencontrent dans les chemins de montagne, ils se saluent sans se connaître et échangent leurs impressions. Politesse qui se perd... avec le progrès, avec la foule, avec tout... Il y a seulement dix ans, les passagers d'un avion se présentaient l'un l'autre avant que d'embarquer. Maintenant, chacun s'assied dans son fauteuil comme s'il prenait le métro.

Les ombres étranges qui couraient depuis un instant de chaque côté de la piste se sont matérialisées avec le

lever du jour. C'étaient les premiers palmiers. Bientôt voici El-Goléa !

Maille : hôtelier du Sud

M. Maille nous attend. Vous n'avez jamais vu un patron d'hôtel vous attendre à cinq heures du matin... Non ! La tradition se perd. Pas au Sahara.

M. Maille est le sympathique gérant de l'hôtel Dal-Piaz, de la SATT.

« Bonne piste ? Pas trop froid cette nuit ? Venez vite prendre un café bien chaud, un petit quelque chose, ensuite vous irez vous reposer, vos chambres sont prêtes... »

Venant de Timimoun la rouge, l'impression est violente de pénétrer dans l'hôtel. Ses grands halls blancs aux murs couverts de tapis de choix, le confort évident, les lits moelleux prennent toute leur valeur après douze heures de piste.

Ne croyez pas que M. Maille se soit dérangé spécialement pour nous. Non ! Il applique la tradition saharienne. Avant, il était à In Salah, maintenant sa femme et lui gèrent l'hôtel d'El-Goléa. Ce n'est pas facile. Il y a les vrais Sahariens qui connaissent tout ce que représente d'efforts la tenue d'un établissement dans le Sud, mais il y a aussi les voyageurs de passage. Ceux qui venant par avion n'ont pas perdu les habitudes raffinées de la grande ville, ceux qui venant de la piste et n'ayant pas la grandeur d'âme nécessaire pour en supporter les inévitables misères, font passer leur mauvaise humeur sur les malheureux hôteliers qui les reçoivent :

« C'est ça le Sahara ? Mais on gèle ! Comment, vous n'avez pas le chauffage central !... Je dînerai à dix-neuf heures précises... Apportez-moi les journaux du jour...

— D'il y a huit jours ! » répond suavement M. Maille

Bien sûr, il est regrettable que M. Maille ne gère pas l'hôtel dans le Tell*. Ne serait-ce que pour faire comprendre leur métier à ceux qui l'exercent si mal... et ils sont nombreux !

Le musée de la chasse

J'ai une grande journée à passer à El-Goléa. Ce serait peu si je ne la connaissais déjà. Il y a tant à voir ! « *Marvellous indeed* », disait l'autre jour en descendant du Lockheed le colonel White, promoteur de *Stars and Stripes*. Il n'a pas été déçu. Tout, à El-Goléa, tient ses promesses.

Il y a les jardins, les plus beaux jardins du Sud, les cyprès, les rosiers, les palmiers. Il y a le ksar ruiné sur sa gara pyramidale. Il y a, tout proche, le Grand Erg.

Mais il y a aussi pour les touristes l'incalculable musée de la Chasse du colonel Augieras. Le colonel Augieras est une étonnante personnalité du Sud. Grand prix de l'Académie des sports, il réalisa la première liaison Sud algérien-Mauritanie : quatre mille cinq cents kilomètres à chameau, à l'époque des rezzous. C'est un grand spécialiste de la chasse au Soudan.

Il a créé Buffalo Bordj, à l'extrémité de la palmeraie d'El-Goléa ; il a mis vingt ans à construire son domaine, puis il s'y est retiré définitivement.

Dans son musée de la Chasse – le plus complet, certes, en ce qui concerne la faune de l'A.O.F. et de l'A.É.F. –, il a réuni une collection invraisemblable de trophées présentés avec originalité. Une section spéciale est consacrée à la préhistoire saharienne. Une autre à la conquête du désert. Une grande journée ne suffirait pas à épuiser l'intérêt d'une visite.

Trop près d'Alger

Tout proche, Buffalo Bordj se trouve le tombeau du Père de Foucauld. On en a tant et tant parlé que je n'insisterai pas. Mais, depuis ma dernière visite, des croix en bois entourent la grande dalle simple du mausolée. Quelques chrétiens dorment aux côtés de l'apôtre du Sahara. Le vent de sable couvre et découvre les tombes à son gré. Psichari eût préféré la tombe délaissée de Tamanrasset... Pourquoi n'y a-t-on pas laissé le père... à côté de Laperrine, à côté des trois goumiers ?...

J'a vu se coucher le soleil du haut du ksar ruiné. Merveilleux ! *Marvellous indeed* ! Mais pourquoi tant de graffitis sur les murs... la bêtise humaine, si loin dans le sud, ça surprend !

23 janvier 1948

VII

El-Goléa, Tunis, Ouargla... et Alger

El-Goléa - Ouargla. Sitôt décollé, le Lockheed piloté par Pérez prend de l'altitude et survole ces étendues maussades qui séparent les deux oasis. On perd de vue la piste, cette affreuse piste, la plus mauvaise du Sahara du Nord, sur laquelle le génie s'efforce actuellement de racler la tôle ondulée.

Une heure plus tard, les vastes sables de l'oued Mya apparaissent et, isolée, bien reconnaissable, la fameuse Gara-Krima, la montagne tabulaire. Les gens d'Ouargla, autrefois, accompagnaient jusqu'à cet endroit les caravanes célèbres qui explorèrent le Sud : Flatters, Foureau-Lamy et plus tard, la mission Citroën. Gara-Krima : petit monticule riche de souvenirs et d'histoire.

Un large survol d'Ouargla la Blanche, et nous nous posons sur l'immense terrain. Dix kilomètres de voiture, un excellent déjeuner à l'hôtel de la SATT et nous revenons à l'aérodrome.

« Vous nous quittez déjà, demande l'hôtesse ?

— Oui, madame, nous allons à Tunis, nous reviendrons demain après-midi ! »

El-Oued...

Pérez arrache à nouveau le puissant appareil et met le cap sur Tunis. Altitude moyenne, trois milles, vitesse trois cent cinquante kilomètres à l'heure. Bientôt nous survolons le Souf. C'est l'une des visions les plus curieuses que j'emporterai de ce voyage. La mer des sables, parsemée d'îles vertes circulaires, semblables à des atolls ; chaque îlot représentant une miraculeuse palmeraie. Déjà, lorsque nous avons laissé la piste d'Ouargla à Touggourt, nous avons aperçu le premier de ces îlots : cinq palmiers dans un creux de dunes. Les chauffeurs sahariens le nomment par dérision le « square Bresson ».

Voici El-Oued, la ville aux mille coupoles ; et le tracé fantôme de son petit tortillard et de sa piste, plus souvent ensablée qu'il ne le faudrait.

Ensuite, c'est la dépression des chotts, puis la dentelle plissée de l'Atlas saharien, des gorges secrètes, au fond desquelles nous identifions les palmeraies de Négrine.

... et Tunis

Cette barrière de montagnes franchie, c'en est fini avec les horizons flamboyants. Nous volons en rase-nuages, sur d'énormes coupoles bouillonnantes, avec, très rarement, sous les ailes, des trouées sombres comme des puits. Après quarante minutes de vol, le plafond de nuages cesse brutalement, sans raison, et nous dévoile l'admirable paysage du golfe de Tunis.

Il est fait de douceur, de charme et d'équilibre, avec ses collines harmonieuses, ses forêts d'oliviers, les criques et les plages ourlées d'écume. Tout au fond du lac, Tunis s'étale, blanche et grise, cependant que, sur la jetée, le « Tunis-Carthage » court comme un train jouet.

Un mot pour parler de l'aérodrome d'El-Aouïna, la plus parfaite réalisation d'Afrique du Nord : magnifiques pistes cimentées, bâtiments modernes, bien conçus, d'un luxe sobre, larges dégagements. On descend de l'avion à quelques mètres des jardins. Impression d'arriver dans une villa familière.

Vingt minutes plus tard, me voici arpentant les allées Jules-Ferry. Il y a cinq jours, j'étais à Casa, tellement différente avec son modernisme outrancier et sa population médiévale. Ici, c'est le Levant. Ce va-et-vient incessant de la porte de France à l'avenue de Carthage durera tard dans la nuit. Il reprendra très tôt. Tunis l'active !

Nous aurons le temps de faire le tour de la colline de Carthage, de visiter la médina, les souks. Et, le lendemain, après un déjeuner pris à l'aérodrome, nous décollons à nouveau pour Ouargla.

Pérez, notre jeune pilote, a pris une énorme assurance. Poser un appareil rapide sur un terrain saharien manquant de repères visibles nécessite beaucoup d'habitude : on sent qu'il a maintenant le « terrain dans l'œil », comme il dit.

Nous serons dans deux heures et quelques à Ouargla, après avoir revu El-Oued et survolé l'oued Ghir.

L'oasis blanche

Tandis que nous gagnons l'hôtel, une noce de ksouriens passe devant nous dans la palmeraie. Femmes noires aux tresses huilées, vêtues de robes rouges semblables à des saris hindous. En avant du cortège marche un vieux musicien frappant sur un tebeul*. Deux femmes soutiennent la mariée qui marche rapidement, tête voilée, enroulée dans un éclatant boubou orangé. Tam, tam, tam, tam !

Ce soir, de la terrasse de l'hôtel, je contemple Ouargla la blanche, Ouargla l'imposante cité militaire du Sahara, avec son architecture « Carbillet », ses mille clochetons, ses avenues désertes... Tout à côté, l'antique cité ibadite n'a pas changé. Pardon ! Sur le marché en plein air, une grande borne construite à cet effet abrite sous une vitrine les derniers cours autorisés... La mercuriale ! qui donc peut bien lire ça ?

Avec la nuit, les feux s'allument un peu partout dans le désert devant les grandes raimas* des Chaamba. Les chiens hurlent.

On peut transposer ici une ville européenne, on ne changera pas le Sahara. Ouargla la moderne, bâtie sur du sable, retournera un jour au sable. Tandis que les caravanes chamelières s'enfonceront dans l'immensité des dunes, accompagnées par les youyous des femmes.

Pour conclure

Dernier jour. Quarante-cinq minutes de vol d'El-Goléa à Ghardaïa. Nous survolons, une fois de plus, les cités bleues, blanches et ocre du M'zab. Nous prenons des passagers, et en route ! Une heure trente plus tard, nous nous posons à Maison-Blanche.

Depuis quarante-cinq minutes déjà, nous avons comme repère la masse neigeuse du Djurdjura, dominant de très haut les plateaux alentour.

Ainsi se termine ce beau voyage. Ce voyage qui aurait semblé une performance étonnante en 1939, un exploit à la Jules Verne il y a vingt ans... et qui n'est plus, en 1948, qu'un circuit touristique, magnifiquement conçu et organisé par l'Aéro-africaine et la Société africaine des transports tropicaux.

Beaucoup de chemin parcouru, n'est-ce que pas, M. Estienne, depuis l'époque où vous effectuiez

reconnaissance sur reconnaissance dans le Tanezrouft avec votre petite 6 CV Renault, quand après avoir tracé la voie, vous guidiez sans hésitation la mission Citroën d'Ouargla au Niger.

À l'époque, toute la population européenne du poste, des milliers de ksouriens étaient venus assister au départ des autochenilles et vous avaient accompagnés jusqu'à la Gara-Krima.

Aujourd'hui, vos Lockheed se posent sur ces terrains sahariens et chacun trouve la chose normale. C'est le progrès, c'est régulier. Vous seul savez que sous vos ailes le Sahara reste le Sahara, la terre des légendes, le pays de la soif et de l'aventure. Cette aventure qu'en grand seigneur vous offrez à vos passagers.

24 janvier 1948
L'Écho d'Alger

La Piste oubliée

Nous commençons aujourd'hui la publication d'un grand récit inédit de notre collaborateur Roger Frison-Roche.

L'écrivain de la montagne, dont le dernier roman, La Grande Crevasse, connaît actuellement en France un succès sans précédent, est également un spécialiste du Sahara. En 1935, désigné comme guide de la mission alpine française au Hoggar, il explorait les massifs ignorés de la Tefedest et de l'Atakor, en gravissait les sommets vierges et, avec ses compagnons, faisait une ample moisson de peintures et de gravures rupestres. En 1937, il traversait à skis et à chameau le Grand Erg occidental.

Depuis, il est retourné souvent au Sahara, mais il lui fallut attendre 1948 pour recommencer une de ces reconnaissances à chameau qu'il affectionne particulièrement.

Envoyé par notre journal au Fezzan, et ayant terminé son tour d'horizon économique et politique, il décida de traverser d'est en ouest – sur le blanc de la carte – le massif montagneux du Messak, autour duquel d'étonnantes découvertes archéologiques avaient été faites. Bien que pressé par le temps et le manque d'eau, il réussit magnifiquement, découvrit un gisement de figurations rupestres inédites : l'Adrar Iktebine, qui apportera aux savants de précieux recoupements sur les époques

reculées du Sahara, et atteint Rhat après des étapes particulièrement pénibles.

Roger Frison-Roche, qui est lauréat de la Société de géographie (grand prix Duveyrier des explorations sahariennes), a écrit sur sa dernière randonnée un récit vivant et coloré que nous sommes heureux de présenter à nos lecteurs.

I

Départ pour l'aventure
La levée d'écrou eut lieu le dimanche 2 mai 1948.
Exactement quand ? La chose est difficile à préciser

Des prémices de liberté s'étaient affirmées dès le matin dans les palmeraies d'Ubari, lorsqu'un homme voilé de bleu accourant lentement avait déclaré après les interminables salutations d'usage : « Ils sont là dans les jardins ! »

Ils rugissaient en effet, avec autant de puissance, sinon moins de noblesse, que le roi des animaux ; encore que, dans l'obscurité, cela puisse prêter à confusion.

« Ils », c'était nos chameaux : quatre chameaux de rahlas* et quatre de convoi. Ce moment, je l'attendais, je l'espérais depuis mon arrivée au Fezzan.

Ces prisons sans barreaux que sont les postes sahariens, ouvertes sur du néant, je ne les apprécie guère ! Le Sahara, pour moi, c'est l'aventure à longueur de journée, tantôt au pas allongé des méhara*, tantôt à l'allure saccadée du marcheur de piste – petits pas rapides, genoux fléchis, buste en avant. Enfin, tout était réglé, tout était organisé et nous avons fui Ubari à 16 h 10 GMT pour être précis, cap sud-est, en direction de la falaise du Messak, corniche de quatre cents kilomètres de longueur dominant les sables de l'Edeyen par-delà la trouée de l'oued* Aglal.

Ce soir, nous n'espérions rien ! La nuit allait tomber rapidement, mais il fallait fuir, quitter le semblant de civilisation du poste, rassembler ses richesses en vivres, en eau, en bêtes de somme, et s'éloigner.

Partir ce soir, quitte à baraquer* une heure plus tard, c'était, en fait, gagner une journée.

Démarrage

Et nous avons pu faire comme nous le souhaitions. Cette première heure de marche sur le reg fin et brillant n'avait été qu'une période transitoire. Les chameaux criaient lamentablement leur désespoir de quitter l'oasis : nos hommes, intimidés, parlaient peu. Mes compagnons et moi n'étions pas encore unis par le lien de l'effort commun qui cimente rapidement les amitiés naissantes. Pour ma part, je marchais péniblement, mes tendres pieds de citadin douloureusement meurtris par ces plats naïls* d'Agadès en peau d'antilope que le débutant accroche à chaque caillou. Je traînais mon chameau sur lequel je n'étais pas encore monté d'un air désinvolte, quoiqu'un peu inquiet sur les réactions futures. Car Vacher avait protesté dès qu'il les avait vus.

« Des chameaux sauvages, qu'il m'a fournis le sacripant ! disait-il parlant de l'amrar*, des chameaux de convoi. Espérons qu'ils se calmeront une fois dans la montagne. »

Il y en avait huit, petits, trapus, les uns affinés par un peu de sang soudanais dans les veines, mais la plupart lourds et difformes, de vraies bêtes du Tassili à l'encolure courte ; des chameaux de montagne. Leurs conducteurs n'avaient pu les faire approcher du poste qu'à grand-peine. Et l'une des bêtes avait mordu cruellement mon camarade alors qu'il s'apprêtait à lui passer l'azzema* dans l'anneau du nez.

Qualité appréciable, ils étaient à peu près en forme et, si leur bosse n'était pas merveilleuse, leur charpente étoffée trahissait des chameaux robustes. C'était l'essentiel pour la rude reconnaissance que nous allions entreprendre.

L'évasion

Donc, à 17 h 25, nous avons atteint le petit bois de thalas (acacia gommeux) où El Madani, notre guide, avait décidé de bivouaquer.

Vers le nord, on distinguait nettement l'oasis d'Ubari. Quelques constructions blanches enchâssées dans la verdure des éthels* et des palmiers, et même les charpentes tordues, haubanées par des câbles en sisal, des machines à tirer l'eau du Fezzan.

Il était encore temps, si nous l'avions voulu, de regagner rapidement le poste. C'est-à-dire se retrouver, ce soir encore, autour d'un couvert, boire de l'eau fraîche, écouter la radio et converser avec les camarades.

Pourquoi me sembla-t-il, alors que je faisais s'agenouiller mon chameau, m'être dépouillé des liens de servitude qui m'opprimaient ? Je n'avais plus perçu pareille sensation depuis ma sortie de Fresnes, en 1943, après un séjour que m'y fit faire la Gestapo.

Encore devrais-je ajouter que cette fois le sentiment de libération était encore plus net, il n'était pas troublé par l'inquiétude latente d'être repris. Non ! je tenais ma liberté que j'avais forgée de ma propre volonté ; elle durerait ce que je voudrais qu'elle soit. J'en aurais crié de joie si déjà les gestes millénaires qui préludent à l'installation d'un campement de nomade ne m'entraînaient dans leur rythme immuable.

Ces gestes, je m'en souvenais encore depuis 1935 ou 1937 ; ils n'avaient pas changé. Chacun avait choisi son coin de sable, le mien près d'une touffe d'éthel. Le

chameau baraqué, les couvertures déchargées, la rahla dessanglée, posée rituellement à la tête de ma couche de fortune, j'avais chassé la bête entravée à son repas d'épines de thalas qu'elle mangeait du bout des lèvres. Nous étions assis, chacun dans son univers propre et, adossé contre les baraques, nous attendions sans dire un mot que le soleil se couchât.

Repas biblique

Quand les murs obscurs de la nuit s'élevèrent autour de nous, nous cessâmes de penser pour vivre. Les flammes montaient haut, se tordaient avec la sauvagerie propre aux feux de campement balayés par les courants d'air. Selon que leur fouet pourpre oscillait d'une étoile à une autre, j'apercevais tantôt la figure hiératique du Madani accroupi près du foyer, tantôt le dos bronzé du shokrar pétrissant la pâte de la kessera* dans une cuvette émaillée.

Le Targui apporta bientôt la berma* de cuivre remplie d'une sherba* bouillante atrocement pimentée. Nous nous accroupîmes autour de lui en silence. Madani rompit le pain sur le tapis de sel : « *Bismillah* ! »

Nous commençâmes de manger, fouillant à même la marmite avec nos cuillères de fer ou de bois ; puis la manassa* circula dans le cercle, chacun but à sa soif l'eau trouble de la guerba* ; enfin, on attendit le thé.

Et les palabres commencèrent. Ubari, tout proche, avait disparu comme par enchantement de nos mémoires. Nous étions cinq hommes : trois Français et deux Touareg, en route pour l'inconnu. Ces tas épars dans le sable représentaient notre vie accumulée en charges de nourriture et en outres d'eau et, parfois, un chameau sortait de la nuit, passait lentement derrière les flammes, clopinant dans ses entraves, la tête haute sur son cou de cygne, avant que de s'évanouir comme une bête d'Apocalypse.

Où allions-nous ? Que cherchions-nous ? Peut-être est-il nécessaire de le définir. C'est qu'il est encore possible, pour quiconque a le goût de la recherche et de l'aventure, de satisfaire sa passion.

Encore faut-il qu'il y ait justification devant la société. Je sais bien ! Et je suis parfaitement d'accord avec vous : les gestes gratuits sont les plus beaux et, je persiste à croire, les plus utiles. J'aurais préféré partir sans autre but que d'aller droit devant moi dans l'inconnu, dussé-je n'en rapporter que des visions de sables et d'infini.

Mais je dois rendre compte de mes gestes. Il fallait, pour justifier ce voyage, qu'un enseignement utile en découlât. C'est pourquoi j'ai choisi de parcourir la « piste oubliée ».

Un grand récit inédit de Roger Frison-Roche

La Piste oubliée

Vers le mystérieux Messak

CHAPITRE II

Négociations

ON ne se procure pas facilement des chameaux de caravanes. Ces bêtes qu'on dit sobres sont remplies, en fait, d'exigence. Elles ont la facheuse habitude de paturer six mois durant pour se faire la « bossa ». Cette bossa qu'elles perdent ensuite en huit jours de dur parcours. On ne les trouve jamais aux alentours des postes, car leurs « pâturages » s'étendent sur de longues distances.

Donc, il me fallait pour réaliser mes plans louer un chameau de selle et trois chameaux de bât. Plus un guide et un sokrar, autrement dit un chamelier.

J'attendis huit jours à Sebha que des chameaux fussent repérés quelque part dans le désert. Je dois avouer qu'en ne me prêtant nullement au sérieux et qu'en souriait gentiment lorsque j'exposai mon projet ; on s'efforça de m'en dissuader :

— Pourquoi vous rendre à Rhat à dos de chameau ? La piste est monotone, trois cents kilomètres de reg d'Ubari à Sordaha...

— Vous l'avez faite ?

— Oui, en auto.

— Alors, pas de comparaison possible !

Enfin, Ubari, tardivement alerté, fit savoir par radio qu'en me trouvant les chameaux nécessaires. Par la même occasion un adjudant des compagnies sahariennes, venu au Fez-



Notre caravane au départ d'Ubari. (Photo R. Frison-Roche.)

zan pour la visite de l'O.N.U., regagnait son poste de Fort-Pellignac, à mille kilomètres de là. Il proposait de se joindre à moi. C'était une chance inespérée. Je n'eus qu'une minute d'hésitation. Bien sûr, il était tentant de partir seul, et combien reposant ! Mais, d'autre part, l'adjonction d'un méhariste éprouvé, parlant le tamazek, n'était pas à dédaigner.

— D'accord, câblai-je à Vacher.

C'est alors que l'adjudant radio-méhariste Mellat, le « Baron » pour ses intimes, me proposa d'un ton nonchalant un soir, chez le Syrien de Sebha, de venir avec moi. Lui reg-

gnait Tamanrasset : 1.500 kilomètres ! Il attendait vainement un camion problématique montant sur Rhat ; autrement il serait obligé de faire un petit détour par Tunis et Alger, soit 5.000 kilomètres. Je confesse qu'en le voyant je doutais de ses possibilités de marcheur. Je l'aurais pris volontiers pour un sédentaire des postes. Quelle erreur ! Le « Baron » me montra de nous trois le plus endurant ; il accomplit à pied la presque totalité du parcours. Ainsi, quelquefois les yeux dormantes masquent des tourbillons.

(Lire la suite en deuxième page)

22 juillet 1948

II

Vers le mystérieux Messak

Négociations

On ne se procure pas facilement des chameaux de caravanes. Ces bêtes qu'on dit sobres sont remplies, en fait, d'exigences. Elles ont la fâcheuse habitude de pâture six mois durant pour se faire la « bosse ». Cette bosse qu'elles perdent ensuite en huit jours de dur parcours. On ne les trouve jamais aux alentours des postes, car leurs « pâturages » s'étendent sur de longues distances.

Donc, il me fallait pour réaliser mes plans louer un chameau de selle et trois chameaux de bât. Plus un guide et un sokrar*, autrement dit un chamelier.

J'attendis huit jours à Sebha que des chameaux fussent repérés quelque part dans le désert. Je dois avouer qu'on ne me prit nullement au sérieux et qu'on souriait gentiment lorsque j'exposai mon projet ; on s'efforça de m'en dissuader :

« Pourquoi vous rendre à Rhat à dos de chameau ? La piste est monotone, trois cents kilomètres de reg d'Ubari à Serdelès...

— Vous l'avez faite ?

— Oui, en auto.

— Alors, pas de comparaison possible ! »

Enfin, Ubari, tardivement alerté, fit savoir par radio qu'on me trouverait les chameaux nécessaires. Par la même occasion, un adjudant des compagnies sahariennes, venu au Fezzan pour la visite de l'ONU, regagnait son poste de Fort-Polignac, à mille kilomètres de là. Il proposait de se joindre à moi. C'était une chance inespérée. Je n'eus qu'une minute d'hésitation. Bien sûr, il était tentant de partir seul, et combien reposant ! Mais, d'autre part, l'adjonction d'un méhariste éprouvé, parlant le tamachek*, n'était pas à dédaigner.

« D'accord », câblai-je à Vacher.

C'est alors que l'adjudant radio-méhariste Mollet, le « Baron » pour ses intimes, me proposa d'un ton nonchalant un soir, chez le Syrien de Sebha, de venir avec moi. Lui regagnait Tamanrasset : mille cinq cents kilomètres ! Il attendait vainement un camion problématique montant sur Rhat ; autrement, il serait obligé de faire un petit détour par Tunis et Alger, soit cinq mille kilomètres. Je confesse qu'en le voyant, je doutais de ses possibilités de marcheur. Je l'aurais pris volontiers pour un sédentaire des postes. Quelle erreur ! Le Baron se montra de nous trois le plus endurant. Il accomplit à pied la presque totalité du parcours. Ainsi, quelquefois les eaux dormantes masquent les tourbillons.

Djerma

Je quittai donc Sebha avec soulagement, profitant d'une voiture aimablement mise à ma disposition par les radios qui effectuaient la relève du poste d'Ubari. On longea, pendant deux cents kilomètres, les palmeraies de l'oued El-Agial, dans un magnifique paysage de rochers, de sables d'or et de verdure outrancière.

Les traces de civilisations garamantiques* apparaissaient un peu partout ; les tombes préislamiques s'étagaient par milliers au pied de la falaise. On atteignit Djerma, la cité ruinée des Garamantes*. Il était onze heures, un vent de sable abominable crachait au visage sa poussière minérale, la chaleur, sous les palmiers baignant dans l'eau croupie, était une touffeur équatoriale.

On traversa un véritable marigot pour pénétrer dans les ruines. Le soleil à l'aplomb ne laissait rien dans l'ombre. Et ces murs écroulés, ces tours ruinées, ces allées mortes se confondaient dans une grisaille terne et hostile. Je songeai à Duveyrier, à Barth, découvrant ces paysages.

Déjà, il fallait partir.

Le Messak

Enfin, nous atteignîmes Ubari.

Vacher nous attendait : c'était un grand diable, taciturne, au regard clair et distant sous des lunettes à fine monture métallique.

« J'attends les chameaux d'ici un jour ou deux. On m'a prévenu trop tard », s'excusa-t-il.

Et de nous pencher sur la carte pour choisir un itinéraire, car, sans nous parler, nous nous étions déjà compris. Nos doigts se rencontrèrent sur un point de la carte au millionième et tracèrent la même ligne sur le grand espace blanc. Nous avons conclu le pacte. Nous traverserions le Messak, le fameux Amsak de Duveyrier, d'est en ouest, jusqu'à la passe d'Aghelad.

« Je crois bien que cet itinéraire est inédit », affirma mon compagnon.

Depuis, j'ai vérifié, c'est exact. Sur deux cents kilomètres, nous allons goûter les joies pures de la découverte.

L'amrar des Touareg est venu nous rendre visite. El Madani, le goumier*, l'accompagnait. El Madani est un Ogharen, c'est-à-dire un noble. Il connaît très peu l'arabe, mais parle le tamachek et le haoussa, ce dialecte nègre importé du Niger par les esclaves du Rhat.

El Madani n'a jamais fait le parcours que nous projetons. Qu'importe ! Pendant deux jours, il interrogera les ancêtres de la tribu, il se fera raconter jour par jour l'itinéraire et sa mémoire prodigieuse enregistrera la route avec la même précision que si nous lisions une carte.

Trois pistes

L'amrar nous signale qu'il y avait autrefois trois pistes traversant le Messak dans toute sa longueur. Elles ont été abandonnées, car l'eau s'est retirée des puits. L'une d'elles, très sinueuse, suivait la falaise et ses indentations au nord du massif, la deuxième traversait en plein milieu :

« Elle monte et elle descend beaucoup ! » confessa El Madani.

La troisième, plus au sud, était la plus fréquentée. Toutes trois rejoignent la piste de Mourzouk à Serdelès par la passe d'Aghelad, un peu avant le col.

L'amrar est méfiant. Pourquoi passer par la montagne ? Les chameaux fatigueront, alors que, d'Ubari à Serdelès, il y a une piste qui longe la piste automobile, qui est toute plate jusqu'au bout...

Les Touareg n'ont jamais apprécié la curiosité qui nous pousse à explorer les derniers retranchements. Ils tiennent à conserver des terrains de parcours inconnus des Européens. C'est pratique pour s'y réfugier après une action non permise par le code civil des roumis*. Des chameaux volés peuvent y pâturer sans risquer d'être reconnus au passage par un méhariste soupçonneux !

Déjà, en 1935, au Hoggar, mes compagnons et moi avons pu à grand-peine obtenir des Touareg qu'ils nous conduisent dans les oueds ignorés de la Tefedest.

Je rassure l'amrar :

« Je m'intéresse aux civilisations anciennes. Je veux écrire l'histoire de tes ancêtres et de ceux qui sont venus avant tes ancêtres, très loin, très loin dans le temps. Je veux étudier les tfinars*.

— Trouverons-nous des tfinars ? demande brusquement Vacher.

— Beaucoup, beaucoup... »

Un large sourire rapidement éteint. Il ne faut pas montrer sa joie trop bruyamment. Je m'endors enfin, la tête sous les étoiles.

Le chariot de la Grande Ourse commence dans le ciel son tour de manège, écartant la poussière des constellations inconnues qui se pressent alentour.

23 juillet 1948

III

Reconnaissance dans la vallée « El-Khalia »

Notre départ d'hier n'était qu'une mise en route. Une caravane est un organisme complexe, il faut un certain temps avant que les éléments qui la composent agissent avec précision. Aussi est-il d'usage de quitter le poste, la ville ou l'oasis à l'heure où les ombres s'allongent afin d'essayer en un court trajet le matériel, les bêtes et les gens.

Alors on s'aperçoit qu'une sangle de rahla, dangereusement effilochée, cédera au premier choc, qu'un chargement est mal arrimé, que tel chameau craint le bruit des objets métalliques, que tel autre accepte volontiers sa charge de lourds cylindres d'eau. Enfin, on peut vérifier soigneusement l'état des guerbas, ces précieuses outres en peau. L'une d'elles claque-t-elle brusquement ? Il est encore temps de s'en procurer une autre. Le bouchon de cette betilla* n'est pas étanche ? On y remédie...

Le soir, l'installation du camp est une répétition générale. On ne sait point encore où se trouvent les allumettes et le pétrole, les pâtes, la farine, le sel et les épices... Peu à peu, les vivres indispensables, isolés des gros bagages, prendront place dans les chouaris* du guide ; au soir du deuxième jour, dresser et lever le camp ne sera plus désormais qu'une habitude.

L'akba* d'Ubari

Ce 3 mai 1948, à 5h05, nous partons enfin pour l'aventure.

Devant nous, la falaise du Messak s'ouvre comme un fjord profond. C'est par là que nous abordons la montagne. Bientôt nous pénétrons dans ces gorges et suivons l'akba, nom donné à ces sentiers scabreux empruntés par les Touareg pour franchir les passes du Tassili. Nos chameaux marchant en file indienne, nous-mêmes à pied, en tête de la caravane, nous avançons dans la sérénité du matin.

Déjà, pour moi, commencent les servitudes du voyage. Je me suis promis de relever notre itinéraire. Mes compas ? Une boussole militaire, divisée en grades, constamment à portée de main. Dans la poche, soigneusement enveloppé dans un mouchoir, un chronomètre en acier, robuste et solide, qui tiendra le coup huit jours avant de s'ensabler : juste ce qu'il fallait. Ajoutez le calepin et le crayon.

Je vais donc, pendant cette reconnaissance, relever tous les changements de direction et, ayant étalonné notre marche, estimer approximativement la distance parcourue. Bien sûr, ça ne vaut pas un bon point astronomique. Mais, sur ce parcours, la carte est muette : un grand blanc. D'ailleurs, les renseignements qu'elle donne se révéleront parfaitement erronés. Le mieux, dans ces conditions, est encore de se fier au flair du guide et à sa chance.

Franchissant deux ressauts, nous atteignons une longue vallée plate et encaissée, parsemée de thalass desséchés : El-Khalia. À 7 h 20, nous laisserons définitivement la piste de Mourzouk, qui s'enfonce au sud - sud-est, pour piquer plein sud, par un ancien mechbed*.

À 8 h 10, nous débouchons sur la hamada*. Un vent violent tempère la chaleur naissante. Nous avons fait des provisions de bois, car la région où nous nous enfonçons s'annonce d'une aridité exceptionnelle.

El Madani va devant, tirant son méhari* rageur. Derrière, à quelque distance, suit le convoi conduit par le sokrar. Peu à peu, nous inclinons vers le sud-ouest, pour finalement établir notre axe de marche à deux cent quatre-vingts grades. Ce cap ne variera guère par la suite.

Le mechbed sinue sur un haut plateau de pierres noires, de silex éclatés d'une désespérante et affreuse monotonie.

Alors commence, sur cette plaine calcinée, une longue méharée favorisant le rêve.

24 juillet 1948

III (suite)

Où l'on remonte dans le temps de plusieurs millénaires

L'inévitable halte du milieu du jour sera brève, on ne dessellera même pas les bêtes. La chaleur est forte et nous recherchons l'ombre rare. Hélas ! Sur quelques blocs de rochers, voici que des gravures apparaissent. Déjà ! suis-je tenté de dire, alors qu'engourdi et fatigué, il me faut aller déchiffrer les figurations.

Elles sont de peu d'importance, à l'exception d'un dessin étrange qui représente peut-être un char garamantique avec deux roues gravées en projection.

À midi, nous levons le camp. La marche se poursuit. Nous conservons toujours le même cap, mais, au passage de chaque ravin, je constate que nous tirons légèrement au sud. El Madani indique brièvement les noms. Sur cet immense plateau pierreux, les oueds sinuent dans une direction générale nord-ouest, sud-est et notre guide prétend qu'ils vont se perdre très loin dans les sables du côté de Zouila.

À 15 h 30, nous avons franchi un grand reg nettement accusé et, après avoir dérangé les gazelles qui s'enfuient vers le sud, en ricochant comme des balles sur le cailloutis, nous nous arrêtons dans le lit de l'oued In-Haad. On y parvient par un akba escarpé qui me permet de constater la sûreté du pied de nos montures.

Nous avons couvert près de quarante kilomètres et il est encore très tôt, mais, à ma demande de poursuivre, le guide oppose un refus formel. Il semble un peu décontenancé.

« Plus loin, dit-il, il n'y a pas de pâturages ! »

Je connais l'antienne, elle permet d'allonger à plaisir la distance. Mais Vacher accepte et je m'incline. Sur le plan saharien, il a été convenu, dès le départ, que je lui laissais toute liberté. Une seule restriction : il faut que j'atteigne Rhat le 11 mai au plus tard, car l'avion d'Alger n'attend pas.

Figurations néolithiques

Cette halte fortuite sera productive. À peine avons-nous baraqué et installé notre camp pour la nuit, que l'examen des falaises qui bordent la rive gauche de l'oued me persuade qu'en cherchant bien, je dois trouver des choses intéressantes.

Mes déductions sont justes. Une courte escale dans la falaise et voici les premières gravures : des bœufs, des autruches et, pièce rarissime, un cerf à grandes cornes d'époque néolithique. En outre, beaucoup de petits sujets et, sur tout ce qui est surface plate, des tfinars récents ou archaïques.

On sait que le tfinar est l'écriture des Touareg. Qui ne se souvient de ces caractères mystérieux gravés dans les rochers et qui excitaient notre goût de l'aventure à l'époque de l'Atlantide ? Dans cet oued ignoré du Messak, les inscriptions se répètent par milliers. Je ne dirai rien des gravures récentes. On les reconnaît à leur patine plus claire et à leur trait moins net. Ce sont, en général, de pauvres graffitis sans intérêt.

Il en est tout autrement des tfinars dits « archaïques » ou « à clefs ». Personne, à ce jour, n'a pu les déchiffrer. Leurs caractères sont semblables, à très peu de choses

près, aux tfinars actuels. Les Touareg les déchiffrent par signes et en tirent des sons ne signifiant rien. Nous sommes là devant un très antique alphabet dont la clef s'est perdue et qui, depuis, a été remployé au hasard. Un peu comme si, retrouvant notre alphabet actuel, des hommes de l'an 10 000 apr. J.-C. lui donnaient une nouvelle valeur.

25-26 juillet 1948

IV

Tornade de sable

J'ai pu malgré la fatigue qui m'accable relever, noter et photographier les sujets les plus intéressants de l'oued In Haad. Le trait des gravures les plus anciennes est très profond, de six à sept millimètres, sa patine se confond avec la patine saharienne qui recouvre toutes les roches. Celles-ci, de grès délités par l'érosion, le soleil, le vent et les tornades ne présentent pas la netteté de surface qui caractérise les granits de la Tefedest. Il est certain que beaucoup de dessins ont dû disparaître avec le temps, que beaucoup de fresques se sont effritées.

Tornade...

Depuis notre arrivée à l'étape, la température est devenue étouffante, plus un souffle d'air. On fait de fréquentes ponctions aux guerbis d'eau. Je passerai sur les instants admirables qui précèdent la venue de la nuit ; sur notre repas pris en commun, sur nos conversations animées par les découvertes du jour. Très las physiquement, nous gagnons nos couches dispersées dans

le lit de sable de l'oued. La nuit est d'encre, de lourds nuages noirs se sont amoncelés sur nos têtes, et il n'y a plus d'étoiles pour veiller sur nos âmes.

Il fait chaud, horriblement chaud ! Tout à coup, une rafale de vent s'abat sur notre campement, disperse les braises du foyer, échevèle les comètes flamboyantes d'escarbilles, arrache sans prévenir nos couvertures, renverse nos harnachements !

L'attaque a été si brusque que nous n'avons pu réagir. Déjà de grosses gouttes de pluie se mettent à tomber, lourdes et boueuses, puis la tornade de sable descend dans l'oued, nous aveugle, nous étouffe. El Madani et son compagnon, qui étaient allés rassembler les chameaux, reviennent en criant :

« L'oued va couler, l'oued va couler ! »

Vacher et Mollet sont debout ; j'en fais autant ! Mon sac de couchage s'envole, gonflé comme une montgolfière, et disparaît dans la nuit. Je reste planté là sans réaction, hébété, nu comme Adam, douloureusement flagellé par le vent de sable. Il faut déménager rapidement. À la lueur d'une torche électrique, nous empoignons à pleins bras notre matériel et nos bagages, nous courons dans la nuit jusqu'à la berge escarpée toute proche et, à mi-hauteur, nous déposons en vrac ce que nous désirons soustraire à l'orage.

C'est une fuite silencieuse, cependant que la pluie augmente en intensité, sans pour autant calmer la violence du vent. Il ne reste maintenant que les betillas d'eau à rouler, car les guerbass, les précieuses guerbass, les premières ont été mises à l'abri. Ensuite, nous avons sauvé la nourriture, puis les bagages, le harnachement.

Voilà qui est terminé, tout est hors d'atteinte, l'oued peut couler !

Et détente...

Je vérifie ce qui était l'emplacement du camp quinze minutes auparavant. Quelques cordages gisent épars avec des couvertures oubliées.

Dans le faisceau de lumière projetée par ma torche, le sable retombe en rideau soyeux ; l'atmosphère est si épaisse que le pinceau de ma lampe électrique s'arrête net à quelques mètres, sans réussir à percer l'opacité de ce mur phosphorescent.

Et voici que sort de terre devant moi un curieux petit animal. Un rat à la mine éveillée, aux larges oreilles dressées, monté sur de longues pattes marsupiales. Pauvre petite gerboise ! As-tu senti, toi aussi, le danger ? La voici qui saute drôlement, cherchant à s'échapper du rayon de lumière. J'ai pitié pour elle, je détourne ma lampe, elle s'évade dans la nuit.

Nous réinstallons notre camp. C'est prétexte à bavardages. Mes camarades évoquent les crues subies qui gonflent les gorges asséchées et emportent tout sur leur passage. Un peloton tout entier faillit ainsi être surpris un jour dans un oued du tassili* des Ajjer*.

« L'inondation, dit Vacher, reste le danger le plus grave parce que le plus imprévisible du Sahara. Qu'un orage éclate cinquante kilomètres en amont, et voici l'eau qui déferle, précédée par un grondement gigantesque. Qui a vu ce spectacle une fois en reste effrayé pour toujours. »

Mais ce soir, la trombe d'eau épargnera le Messak, car la tornade a fui vers le sud et voici que quelques étoiles apparaissent dans le ciel rasséréné.

Avant de s'endormir, Vacher m'avertit :

« Il y a un très beau bœuf gravé sur l'autre rive, il faudra y aller demain matin. »

Le Baron ronfle délicieusement, doigts de pied écartés, sans souci des dernières gouttes qui l'éclaboussent.

Au diable les gravures, le Sahara et l'aventure, je dors, je suis abruti de fatigue, j'ai les pieds douloureux. Bien sûr, j'avais treize ans de moins en 1935 !

27 juillet 1947

V

L'Adrar Iktebine !

(La Montagne aux Écritures)

Quelles qu'aient été nos fatigues de la veille, nous avons quitté l'oued Haed à cinq heures précises. La nuit fraîche succédant à la fournaise de la soirée nous a permis de récupérer nos forces.

Un simple coup d'œil à la boussole confirme que nous marchons toujours sud - sud-ouest, cap 280. Sur l'immense hamada, nous avançons comme des automates, attirés par cet horizon qui s'éloigne sans cesse. Aucun accident de relief ne vient briser la ligne idéale. Ainsi parfois sur l'océan.

Terra incognita

Et tout à coup, c'est la surprise, une cassure brutale, quelques djebbars* signalant l'akba, et devant nous s'étale une cuvette de plusieurs kilomètres de largeur, une cuvette de sables blanchâtres.

« Ahar Mellet ! » répond El Madani à mon interrogation : la « Cuvette blanche ».

C'est devant cette combe apparue miraculeusement dans la monotonie du désert que j'éprouve pour la première

fois ce sentiment intraduisible fait d'exaltation intime et d'émotion contenue qui accompagne les découvertes. C'est la vue de cette cuvette hallucinante, surgissant sous nos pieds après des heures de cheminement dans l'enfer des pierres noires, qui me fait souvenir de l'inédit de notre reconnaissance. Depuis l'avant-veille, nous foulons un mechbed qu'aucun être dit « civilisé » n'a parcouru avant nous, Vacher, Mollet et moi.

Est-ce l'orgueil qui nous exalte, la vanité ?... Je ne crois pas. Nous n'accomplissons aucun acte exceptionnel qu'un être humain ne puisse accomplir.

Certes, cette piste que nous empruntons est délaissée depuis fort longtemps par les Touareg eux-mêmes, mais enfin, il suffisait d'y penser et d'emporter comme nous l'avons fait suffisamment d'eau pour ne pas « sécher ».

Non, le sentiment subtil que nous procure cette joie mystérieuse n'émane que de la certitude que nous avons de percer un peu le voile mystérieux qui couvre un espace terrestre. C'est le même sentiment qui coulait en moi comme une onde juvénile lorsque je recherchais un itinéraire nouveau dans une paroi vierge en haute montagne. C'est la joie de la découverte.

Elle est d'autant plus intense que les espaces à découvrir se raréfient sur notre planète.

Le sens de la piste

Nous traversons à vive allure l'Ahar Mellet, tous trois marchant à pied, cependant que, loin derrière, le convoi traînasse. Voici El Madani qui se rapproche et interpelle Vacher. Court dialogue :

« Le guide est tout décontenancé par notre allure, traduit mon compagnon.

— Pourquoi ?

— Nous brûlons les étapes, il ne s'y reconnaît plus dans ses repères. Nous allons arriver en moins d'une heure là où il prévoyait que nous passerions la geila*.

— Alors ?

— Alors, il propose de s'arrêter quand même. Il refera le compte de ses heures de marche, il tâchera de s'adapter à notre allure.

— Il n'est que sept heures et demie !

— Il faut le laisser s'organiser. Il n'est jamais venu ici, ses compagnons non plus. Les vieux lui ont donné des repères, vous savez comment ils opèrent ! Leur sens de l'orientation est principalement visuel. On leur dit par exemple : “Le premier jour, partant avec le soleil dans le dos, tu apercevras, lorsque ton ombre aura disparu, un redjem* de pierres noires. Tourne-toi vers le nord, puis, lorsque l'ombre de ton chameau s'étendra à mi-distance de sa hauteur, tu franchiras un oued avec quatre thalas, et un pâturage de hâd. Tu baraqueras le lendemain, etc.”

» Vous comprenez, si nous avons déjà un jour d'avance au deuxième jour de marche, il est désarmé. Les caravanes mettent, paraît-il, dix-sept à dix-huit jours pour faire ce parcours, au dire des anciens. Nous allons le faire, *Inch Allah*, en moitié moins de temps. »

L'Adrar Iktebine

Vingt minutes plus loin, ayant franchi un petit col, nous débouchons dans une nouvelle vallée bordée d'une belle falaise aux tons ocre. Déjà El Madani a baraqué son méhari. C'est le signal de la halte. Nous rejoignons à notre tour. Le Targui, d'un geste, désigne les rochers :

« L'Adrar Iktebine ! dit-il simplement.

— La Montagne aux Écritures, la “montagne écrite” !

Alors, nous allons d'enchantement en enchantement. Chaque bloc, chaque pierre de cette falaise, haute d'une

trentaine de mètres, sont littéralement couverts de signes, de gravures, de caractères archaïques, de figures magiques... Il y en a tellement que nous restons muets de saisissement, puis nous extériorisons notre joie.

— Là-haut, des girafes ! crie Vacher.

— Sur cette dalle, un grand bœuf aux cornes en forme de lyre, regardez !

— Et ce lien stylisé...

— Des autruches ! »

Il faut choisir. Je n'ai pas le temps de faire un inventaire complet de ce gisement qui est l'un des plus abondants qui aient été découverts au Sahara.

Notre horaire rapide est imposé par la nécessité de rejoindre Rhat à temps pour l'avion mensuel. De plus, malgré toutes les précautions prises, nous n'avons pas suffisamment d'eau et déjà nous nous inquiétons. Pourrons-nous atteindre le puits de Télia, de l'autre côté du Messak et de l'erg Taïta, à trois cents kilomètres ?

Faudra-t-il se rationner ? Certes, nous marchons vite, mais nous marchons aux heures chaudes et nous sommes en mai. Nous buvons en conséquence, notre consommation d'eau se monte en moyenne à quinze litres par tête et par jour, cuisine comprise... C'est moitié plus que nos prévisions les plus pessimistes.

D'autre part, en si peu de temps, je ne pourrai faire qu'un travail incomplet. Un savant pourrait passer ici des mois à travailler. Je ne dispose que de trois heures. Encore faudrait-il que je sacrifie la halte, le repos...

Dans ces conditions, nous décidons de faire une ample moisson photographique, choisissant les plus belles gravures, les plus anciennes notamment, et de négliger complètement les surcharges libyco-berbères et les inscriptions en tfinars modernes ou à clef.

La chaleur de ce jour est particulièrement incommodante. Le sable et le rocher brûlent déjà sous les pieds. Le soleil tombant presque verticalement supprime les ombres et uniformise tout. Notre tâche en est rendue

plus difficile encore. Certaines gravures sont tellement anciennes et tellement patinées que nous ne les découvrons qu'après une longue méditation devant les rocs calcinés. Pour d'autres nous suivons en aveugles, avec une craie, le sillon profond creusé par l'outil en silex qui servit à les graver. Alors leur dessin magnifique se révèle avec son réalisme étonnant.

Quelle joie de pouvoir apporter, comme des pièces à conviction, les précieuses bobines de film qui enregistrent ces découvertes.

Ou les figurations inédites

Car ce sont bien des découvertes. Je dois vous dire que, jusqu'à mon retour en Alger, j'étais inquiet. On a déjà découvert au Fezzan de nombreuses et très intéressantes figurations rupestres. Barth a fait les inoubliables trouvailles d'In-Abeter et de Tel-Issaghen, Duveyrier a noté les fresques d'El-Aouinet, les savants italiens, bien outillés, disposant de beaucoup de temps, ont fouillé tous les recoins de la falaise du Messak, mais en dehors du massif proprement dit.

Pourquoi, dès lors, n'auraient-ils pas emprunté eux aussi notre itinéraire ? Cette idée qui me guide, pourquoi d'autres ne l'auraient pas eue ?

M. le professeur Reygasse a bien voulu me rassurer. L'éminent conservateur du musée du Bardo possède la bibliothèque et le fichier les plus complets sur les découvertes sahariennes. Sa documentation sur le Fezzan est absolument au point. Il n'a donc eu qu'à feuilleter des fiches, à confronter mes photos avec les siennes. L'« Adrar Iktebine » constitue bien une découverte au Sahara. Ouf... Notez que, si le contraire s'était produit, mes efforts, nos souffrances eussent été les mêmes. Car nous allions quand même à la découverte et sans indications. Ainsi, une fois,

dans ma jeunesse, j'avais bataillé de longues heures dans une aiguille rocheuse, persuadé d'accomplir une « première ». Las ! arrivé au sommet, je découvris une boîte de conserve vide. Des camarades étaient passés là huit jours avant et je l'ignorais. Ce fut une des plus profondes déceptions de mon adolescence. J'estimai mon effort inutile.

Depuis, je sais qu'aucun effort n'est inutile, car il permet de se rechercher et que la plus grande découverte que puisse faire l'homme c'est peut-être de se découvrir lui-même, de s'« apprécier » devant la difficulté, de jauger sa valeur physique et sa fermeté morale... Pendant l'action on ne ment pas, même à soi-même.

28 juillet 1948

VI

La chasse aux inscriptions

Notre chasse aux inscriptions s'annonce fructueuse. Nous avons déjà retracé à la craie un très beau « bœuf aux cornes en forme de lyre tenu en respect par un lion ». Nous escaladons des blocs, nous nous fauflons par d'étroites corniches jusqu'aux abris sous-roches où, automatiquement, doivent se trouver les plus belles pièces.

Et voici que de loin, il me semble apercevoir sur une dalle une figuration d'éléphant :

« Vacher, regardez ! N'est-ce point un pachyderme ? »

Nous approchons, on dirait en effet qu'un éléphant a été gravé sur le roc, un éléphant et des girafes presque invisibles sous la patine. L'éclairage est mauvais, nous ne pouvons attendre que le soleil ait suffisamment tourné pour qu'à la faveur du jeu des ombres le dessin se révèle.

« *Madani ! ktob abioud...* » (« Madani, la craie... »)

Et le Targui de m'apporter des bâtons de craie que j'ai eu l'idée d'emprunter au thaleb* d'Ubari.

Quel artiste inconnu ?

Alors apparaît à nos yeux éblouis l'étrange fresque des girafes. L'un de nous laisse errer doucement la craie le long des traits recouverts d'une uniforme patine ocre, et voici que se dessine une magnifique girafe mâle ployant le cou pour se lécher les jambes d'un geste familier, et, suivant le chef du troupeau, une jeune girafe mordillant les crins de sa queue, puis une autre suivie d'un girafon. Tout un troupeau en marche qui se continue sur une autre face du bloc polyédrique sur lequel est gravé l'ensemble. Le tout est étonnant de réalisme, de mouvement, de netteté, de mise en page, d'observation.

L'excellent peintre Brouty*, à qui j'ai montré mes photos, m'a déclaré qu'un très grand dessinateur ne désavouerait pas cette fresque.

Qui donc était cet artiste inconnu, et à quelle époque vivait-il ?

Quand on jongle avec les millénaires

Ici, bien sûr, nous abordons la préhistoire et ne devons parler qu'avec réticences. Cependant, l'ensemble des découvertes rupestres permet de fixer approximativement une époque. On sait, par comparaison, que plus le dessin est précis et réaliste, le trait creusé profondément dans la roche, plus la gravure est ancienne. En ce qui concerne cette fresque aux girafes, on peut d'abord remarquer que les jambes ne sont pas terminées, mais esquissées, les sabots ne sont pas dessinés. La figuration, dès lors, avec ce que Frobenius appelle les « jambes en cornes d'antilopes », paraît dater de l'époque décadente qui se place vers la fin du néolithique. C'est-à-dire très avant dans le temps. Au minimum, une quinzaine de millénaires !

En outre, ces dessins d'animaux sauvages, et cependant familiers à l'artiste, évoquent une période « humide » du Sahara. Celles où les déserts actuels étaient

couverts d'énormes forêts et de marécages à travers lesquels pâturaient tous les animaux qui constituent actuellement ce que certains ont appelé la faune tchadienne, d'autres la faune du Zambèze, c'est-à-dire des éléphants, des buffles, des girafes, des rhinocéros et même des hippopotames.

Hypothèse gratuite

L'Adrar Iktebine – mais cette hypothèse est purement personnelle et issue de mon imagination – était donc, aux temps préhistoriques, un remarquable rendez-vous de chasse. Dans cette clairière, où court à présent l'oued El-Haed, vivaient sans doute des peuples chasseurs. Et ceux-ci, avant de partir à la chasse, venaient prier le dieu de la chasse de leur être favorable. Pour cela, ils immolaient, ils sacrifiaient devant l'image de l'animal qu'ils désiraient abattre. Quelquefois, ils transperçaient une réduction d'argile comme les jeteurs de sort actuels.

Ce qui pourrait donner plus de poids à cette thèse, c'est la présence comme une signature, sur la roche aux girafes et sur beaucoup d'autres pierres de la Montagne aux Écritures, d'un étrange sceau en forme d'empreinte pédestre que M. Reygasse découvrit jadis à Tiratimine (gorges d'Arak) et qui, depuis, sont communément appelées les iratimen*. Ce sont des gravures ayant forme de chaussures, plus exactement reproduisant la semelle du naïl actuel des Touareg.

Ce sceau semble remplacer ici le cercle magique qui apparaît en d'autres lieux et est lui-même un symbole, une conjuration contre le mauvais sort ; ainsi en est-il encore actuellement des mains de fathma, des cornes d'addax* ou des crânes d'équidés qu'on trouve encastés au-dessus des portes ou au faîte des maisons arabes ou berbères.

Si j'ai insisté sur cette fresque des girafes, c'est qu'elle m'aura permis de situer approximativement la date du gisement.

En tout cas, l'Adrar Iktebine semble avoir été, jusqu'à la période historique – garamantique, puis libyco-berbère – c'est-à-dire de 2000 av. J.-C. à 1400-1500 apr. J.-C., un lieu de séjour favori des tribus. El Madani nous dira que, dans les temps anciens, il y avait ici un puits qui a été comblé et dont on a perdu jusqu'au souvenir de l'emplacement. Depuis, on ne vient plus dans cet oued désert, même lorsque, comme cette année, les pluies ont revivifié les thalas, fait pousser les coloquintes, le hâd ou le drinn*.

Poursuivant notre recherche, je photographie avec ardeur, ici une antilope blessée tenant tête à un chien, là un étrange petit homme à tête de chien, porteur de la karma* et tirant à l'arc, ici un génie rustique, ailleurs des équidés bien gravés, des bœufs, décrits déjà par Hérodote, aux cornes rabattues sur l'avant et qui, pour paître, marchaient à reculons, encore des bœufs et aussi des autruches gravées en fresques décoratives.

Essayons d'y voir clair

La montagne m'appelle de toutes parts. Mes camarades et moi ne sentons plus la fatigue, nous courons pieds nus sur les rochers brûlants, laissant parfois échapper un petit cri de douleur.

Encore et toujours des fresques... et des tfinars ! Peu à peu, on peut tirer quelques déductions.

Les dessins les plus anciens, les plus nets et les plus profonds sont situés sur le sommet de la falaise, en général sur des blocs légèrement abrités du soleil par des surplombs ; les belles fresques qui se trouvent au niveau de l'oued proviennent de rochers éboulés ; les gravures plus récentes s'étalent un peu partout. Leurs auteurs, qui

n'avaient ni le sens artistique ni la culture de leurs lointains devanciers, se sont acharnés soit à copier grossièrement le modèle, soit à surcharger les fresques de gravures décadentes qui en compliquent singulièrement le déchiffrement.

Trois techniques ont été employées à l'Adrar Iktebine :

1° Le trait au silex taillé, profondément incisé et d'une exactitude géométrique.

2° Le martelage profond et ancien, donnant un dessin assez net, et pouvant se situer, d'après la patine, dans le prédynastique.

3° Les gravures ou martelures en surface, d'époque moderne.

Même remarque pour les tiffinars, les archaïques se trouvent en haut de la falaise, les tiffinars modernes épars au niveau de l'oued. Enfin, le niveau de ce dernier semble s'être creusé de plus de quinze mètres au cours des siècles.

Du haut de la falaise, je distingue à un kilomètre environ, sur l'autre rive, une série de grands tombaux préislamiques. Nous n'avons pas le temps de continuer les fouilles. Contentons-nous d'être ce jour des prospecteurs, apportons des échantillons avec l'espoir que des savants qualifiés aillent un jour utiliser cette étonnante fresque.

Car, en raison de leur nombre et de leur ancienneté, les inscriptions de l'Adrar Iktebine pourraient bien révéler, à quiconque en retrouverait le sens, des pages d'histoire humaine.

29 juillet 1948

VII

Où se précise l'antique chemin des Garamantes

Déjà le guide est parti rassembler les chameaux.

Trois verres de thé, une boîte de sardines, un morceau de kessra, notre repas est vite pris. En route !

« Montez à chameau, dis-je à un camarade, je veux encore une fois parcourir la falaise. »

Et me voilà, trottant pieds nus dans les rochers, l'appareil armé, filmant, notant, m'efforçant de ne pas trop me laisser distancer par la caravane qui a repris son allure lente et cependant si rapide à suivre pour un piéton.

Un éléphant

La ténacité est toujours récompensée. Alors que nous quittons l'oued pour escalader un court akba, et que nous nous éloignons du dernier bloc, voici que je découvre *in extremis* une magnifique gravure d'éléphant chargeant, les défenses hautes... Girafe, lion, bœuf, antilope, éléphant ; il manque un rhinocéros pour être complet.

Un coup d'œil à mon ombre portée me donne le cap suivi. Je n'ai plus besoin de vérifier ma boussole, je sais

que nous marchons à deux cent quatre-vingts... Les longues heures de marche m'ont permis d'apprendre à estimer la hauteur du soleil, l'heure et l'orientation par le jeu des ombres.

Nous allons ainsi jusqu'à seize heures trente, tantôt sur la déprimante et monotone hamada endeuillée, tantôt traversant des oueds de plus en plus nombreux, de plus en plus larges et orientés nord-ouest - sud-est. Je note au passage un grand effondrement, puis l'oued Issanghaten (irait-il rejoindre le Tel-Issaghen de Barth ?). Enfin, au pied d'une belle falaise, l'oued Tikneeuën.

Les pierres qui éclatent

Ce soir, El Madani a réuni trois grosses pierres pour former un foyer. L'une d'elles éclate tandis que nous faisons bouillir la chorba. C'est un gros galet noir qui, cassé en deux, montre un noyau rose encastré dans une pierre blanchâtre, une sorte de jaspe. Ainsi se vérifie la théorie de l'éclatement des pierres par la chaleur. Le mechbed est, en effet, littéralement parsemé de pierres éclatées, aux arêtes vives et dangereuses pour nos pieds autant que pour les soles des chameaux.

J'acquies de plus en plus la conviction que notre piste, après avoir été utilisée durant de nombreux siècles, a été abandonnée par suite du manque d'eau. De nombreux redjems – des pierres levées –, des signaux étranges, des tombes très anciennes la jalonnent ! Formulons encore deux hypothèses.

Cette piste mène directement du pays des Garamantes à la trouée de Rhat, qui conduit au Soudan. Elle a été suivie par de nombreux nomades pasteurs qui se déplaçaient avec leurs bœufs porteurs et il n'est pas impossible que des chars garamantiques l'aient emprunté, car on peut ici gagner directement le col d'Anaï, très au sud

du Messak, où, paraît-il, leurs empreintes sont encore visibles...

Les puits comblés

Cependant, il paraît étrange *a priori* que les Touareg l'aient abandonnée : d'abord, tout laisse croire que, s'il n'y a pas d'eau sur notre parcours, il existe des puits dans l'oued Berdjouch, c'est-à-dire à deux jours de marche en tirant plein sud. N'auraient-ils pas plutôt comblé eux-mêmes certains puits pour empêcher leur rezzou* d'être poursuivi au retour de fructueuses expéditions dans les palmeraies de l'Aglal, du Chati ou du Traghen ?...

Le lendemain, 5 mai, fut une journée exténuante et sans histoire. Partis à cinq heures du matin, nous baraquions à dix-sept heures dans l'oued Beddis, ayant couvert cinquante kilomètres d'un parcours affreusement monotone, sur cet interminable plateau calciné, traversant d'heure en heure de nombreux oueds, dont l'oued Isser, puis l'oued Alemas. La chaleur, ce jour-là, était particulièrement élevée et même sur le plateau il n'y avait pas d'air.

Je peinais ainsi lorsque nous atteignîmes, vers 12 h 50, l'oued Alemas... Les pluies bienfaisantes d'il y a vingt jours avaient reverdi les thalas d'une façon étonnante.

Je chevauchai mon minable méhari, les pieds brûlés à vif par le soleil, la tête enveloppée par un double chèche, lorsque se présenta, à quelques centaines de mètres sur ma gauche, une courte falaise présentant des surfaces nettes.

« Ça y est ! pensai-je, tu n'y coupes pas, ça sent les inscriptions ! »

J'obliquai donc vers les rochers, à grand-peine, car ma bête ne voulait pas quitter le convoi et qu'il fallut toute la persuasion de la cravache pour l'y décider.

Un bœuf ou un rhinocéros ?

C'était bien ça ! Du haut de mon chameau, j'aperçois nettement un fouillis de traits et de lignes... Ce que ça peut représenter, je l'ignore. Baraquons ! Mais le chameau ne veut rien savoir : il tourne en rond, hurle, crache, montre les dents, mais ne veut pas se coucher. Aux grands maux, les grands remèdes, je saute à terre du haut de mon perchoir. Le choc est amorti, mais le sable est à quatre-vingts degrés et, pendant les courtes secondes qui me permettront de chausser les naïls, je saute comme un damné... Au nom de la science et du journalisme, que ne supporterait-on pas !

C'est une étrange fresque que je viens de découvrir. Plusieurs dessins se superposent et se nuisent ; il s'agit de retrouver le trait principal, puis de le repasser à la craie. La pierre est très effritée, le bloc est cassé en deux, il s'agit sans doute de bœufs et d'antilopes, mais cette fois, chose caractéristique, les bœufs portent un collier. Nous sommes donc en présence d'une civilisation de peuples « pasteurs » alors qu'à l'Adrar Iktebine, tout se rapportait à la chasse.

Voici une bête que j'arrive difficilement à reconstituer, car elle porte en surimpression des gravures libyco-berbères. Le corps est d'un pachyderme, avec l'arrière-train lourd et les membres épais, on distingue même les plis de la cuirasse, cependant la tête est très fine et ce que je prends pour la corne du nez est peut-être la corne d'un bovidé. Je ne trancherai pas. Le professeur Reygasse opine pour le bovidé. Ai-je bien fidèlement suivi les traits véritables de la gravure ? Il m'aurait fallu plus de temps pour le faire et je suis seul dans cet oued qui brûle comme l'enfer, avec un chameau qui s'impatiente et crie, et le soleil qui m'assomme. Vite, quelques photos et remontons en selle.

De l'eau en perspective

C'est alors que, derrière moi, surgissent deux Touareg vêtus de bleu. Étrange apparition en ces lieux déserts.

Ils sont à la recherche de chameaux égarés ; nous en avons vu des traces et nous les renseignons. À leur tour, ils confient qu'à quelques heures en direction du sud, il y a un point d'eau. L'oued a coulé. Les pâturages sont bons.

« Demain, vous trouverez de l'eau ! » disent-ils.

Heureuse nouvelle car, s'il nous fallait rejoindre Télia avec nos ressources actuelles, nous n'aurions plus qu'à marcher de nuit et nous rationner à bloc.

El Madani s'est discrètement renseigné auprès des coureurs de piste sur la route à suivre.

Le soir, après une étape extrêmement pénible, nous essaierons de nous situer sur la carte. El Madani nous donne des noms de lieux que nous ne trouvons nulle part. L'oued au rhinocéros s'appelle l'oued Alemas et l'oued où nous bivouaquons, large, rempli de végétation, est l'oued Beddis.

À deux jours de marche vers le nord, affirme le Targui, est le point d'eau de Tin-Abunda. Vacher sursaute :

« Tin-Abunda !... Mais c'est un puits à cinquante kilomètres à l'ouest d'Ubari, sur la piste auto ! »

Vérifions nos notes, nous avons tiré nettement au sud-ouest et, par conséquent, le renseignement donné correspond avec mon croquis itinéraire. T.V.B. !

Faisons une expérience. Je prends le cap d'Aghelad à la boussole et j'interroge El Madani, il m'indique exactement la direction voulue. Lorsque je lui montre la petite aiguille aimantée tournée vers le col très lointain et invisible, il pousse des cris d'admiration...

Pas besoin d'être bercés ce soir... Le sommeil de la brute, le sommeil des êtres exténués s'empare de nous.

30 juillet 1948

VIII

Où la découverte d'une guelta* se complète par celle d'une auge néolithique

6 mai. Le paysage du Messak change imperceptiblement. Si les regs sont toujours indéfiniment plats et noirs, les vallées rencontrées, qui se creusent de temps à autre en direction du sud-est, deviennent plus larges, plus profondes également. Il a dû pleuvoir abondamment dans cette région, car le sable garde encore la teinte foncée et les traînées ocre provoquées par les eaux.

Les thalas ont reverdi vigoureusement, enfin la floraison spontanée de l'acheb* couvre le reg de mille petites fleurs précieuses autant qu'inattendues dans cet enfer.

De l'eau

Nos deux Touareg d'hier n'ont pas menti. Assez tôt dans la matinée nous découvrons subitement, dans un effondrement, la guelta temporaire de Tin-Erkerin. Elle n'est point portée sur les cartes. Elle se présente comme un cratère d'une dizaine de mètres de diamètre rempli d'une

eau boueuse et épaisse où nagent des myriades d'animalcules. L'accès en est difficile. Nous avons tout d'abord déchargé nos bêtes sur le plateau supérieur, puis ramené les chameaux pour les faire boire. Cela ne va pas sans difficulté. Certains ne peuvent se décider à se faufiler entre les gros blocs qui bouchent l'arrivée au point d'eau. Cependant, il importe qu'ils boivent, car nous leur imposons des étapes longues en terrain difficile et à bonne allure.

C'est alors qu'El Madani, né judicieux observateur, remarque un gros bloc rectangulaire posé là comme une auge de pierre. C'est est une en effet. Une fois remplie d'eau, les chameaux y boivent avec facilité et longuement.

Je demande à Vacher :

« Ce sont les Touareg qui ont creusé ça ?

— Ba-ba-ba ! (Il s'esclaffe.) Les Touareg, prendre la peine de tailler un abreuvoir ! Eux pour qui le moindre travail représente une déchéance ! C'est beaucoup plus ancien. »

Cependant, par acquit de conscience, nous interrogeons le guide.

Non ! Ce ne sont certainement pas ses frères, ni ses ancêtres, les Ogharen utilisent souvent, comme ça, des auges creusées dans les temps très anciens. Parfois même ils trouvent les mortiers et les pilons pour piler le couscous... Allah leur a envoyé ça tout fait, pourquoi se donner tant de mal pour en tailler de nouveau !

Une auge néolithique

Un examen approfondi confirme que le bloc a bien été taillé de main d'homme, très profondément. Sa hauteur est excellente pour abreuver des bœufs ; des bœufs à l'encolure ramassée et aux longues cornes encombrantes... Indubitablement nous sommes là en présence d'un travail

très, très ancien, néolithique, correspondant à la période des peuples pasteurs peut-être !

Étrange et mystérieux Sahara qui, à chaque étape, fournit matière à si passionnante méditation.

Par contre, sur les parois de grès très lisses de la guelta – je dis de grès, mais il se pourrait fort bien que l'on soit ici en présence d'un ennoyautement de roches éruptives, car alors qu'alentour les blocs de couleur ocre sont très délités, ici ils ont conservé une surface lisse, noire et dure... –, je ne découvre aucune figuration rupestre, à l'exception de tiffinars modernes.

Cet abreuvoir n'était donc pas un lieu de séjour. Or, les figurations rupestres importantes et dénotant un sens artistique poussé ne se trouvent que rarement dans les cols ou lieux de passage, mais plutôt dans les vastes étendues des plateaux supérieurs (Tefedest, Messak) qui, à l'époque, devaient constituer des pâturages magnifiques, capables de nourrir les troupeaux de la tribu. En outre, ces figurations se trouvent sur des hauts lieux de prières et de sacrifices où, selon l'époque, les peuples chasseurs invoquaient les dieux de la chasse et, plus tard, les peuples pasteurs adoraient le bœuf divinisé, ancêtre du bœuf Apis.

Quant à nous, la découverte de ce point d'eau est de grosse importance. Nous remplissons nos guerbas et pouvons repartir avec deux cent vingt litres. Quelle joie de pouvoir boire à sa soif, quand ça vous chante, en marchant, à chameau, à la halte ; sans souci de compter les manassas ni d'estimer les jours qui séparent du prochain puits.

Les arbres pétrifiés

Une heure après avoir laissé Tin-Erkerin, alors que nous marchons cap à 270 – insensiblement nous tirons vers le sud –, je remarque de nombreux débris de bois

silicifiés mêlés aux galets éclatés de la hamada. En soi, cette trouvaille n'aurait rien de sensationnel, n'était le lieu où je la fais. Déjà j'avais observé quelques blocs dans le courant des oueds ; mais tout à coup, sur ce haut plateau, à près de mille cinq cents mètres d'altitude, voici que notre mechbed étroit et sinueux franchit un grand cylindre de pierre d'une quinzaine de mètres de longueur... C'est un tronc d'arbre entier pétrifié, d'une belle couleur d'ébène, un magnifique échantillon de la forêt primitive.

D'après les formations géologiques du Messak, elle peut être considérée, me disait un géologue rencontré à Rhat, parmi les forêts les plus anciennes connues à ce jour.

El Madani est muet de stupéfaction quand je lui montre l'arbre, lui fais suivre du doigt les nœuds concentriques du tronc. Il pousse de grands cris rauques, il exulte, il rit comme un enfant.

31 juillet 1948

VIII (suite)

Un monde nouveau s'ouvre devant nous

Peu après nous atteignons l'extrémité ouest de la hamada. Un étrange paysage se dévoile brusquement : un panorama déchiqueté de cimes, de grandes plaines de sables d'or, de falaises géométriques, une symphonie de jaunes et de roux, tirant au violet foncé dans les lointains brumeux.

Un monde nouveau s'ouvre devant nous que nous contemplons avec la stupéfaction des découvreurs. Nos guides eux-mêmes se sont arrêtés ; ils regardent, prennent des repères, hésitent, se consultent... Puis, brusquement, ils obliquent vers le sud.

Nous marchons longtemps cap à 220, puis à 240, à nouveau 220, puis à 200, c'est-à-dire plein sud, dans une large vallée de sable, surchauffée, réverbérant la chaleur, concentrant, semble-t-il, tous les rayons du soleil dans sa cuvette fermée que ne parcourt aucun courant d'air.

Dans le lointain, de grandes brèches tranchent la chaîne de montagnes. Aucun doute, nous en avons terminé avec la hamada ; nous sommes ici dans la grande zone d'effondrement, dans cette chebkra* d'oueds et de vallées mortes, ensablées, ultradésertiques, qui séparent le Messak Settaffet, que nous venons d'explorer, du Messak Mellet qui va du nord au sud. Entre les deux massifs se

située, quelque part, la passe d'Aghelad que nous devons franchir. Quand nous l'atteindrons, nous serons à nouveau en terrain connu, l'ère des découvertes sera close.

Qu'importe ! Le Messak nous a donné plus qu'il ne promettait. Il conserve dans ses replis ignorés des chefs-d'œuvre patients gravés par les anciens. L'Adrar Iktebine n'est qu'un gisement parmi tant d'autres, j'en suis persuadé. Nous avons fait œuvre de prospecteurs, que d'autres suivent qui exploiteront ces richesses archéologiques avec plus de compétences.

L'hirondelle du désert

Nous continuons avec acharnement, nous voudrions franchir Aghelad demain et El Madani nous affirme que le col est encore très loin. L'inexactitude des cartes ne nous permet pas de vérifier ses dires. Le guide lui-même hésite de plus en plus. Le mechbed est à peine marqué sur le sable dur, parfois on contourne des garas* pyramidales, on franchit de petits seuils, on ne sent plus la fatigue, on marche comme des automates bien remontés.

Nos visages brûlés, gonflés, mal rasés, nos yeux irrités par le sable et le soleil, nous font figures de bandits.

Le Baron marche comme s'il était parti pour l'éternité. Quant à moi, je remonte sur mon chameau. Cette étape est interminable.

Le jeu de l'hirondelle du désert vient heureusement en rompre la monotonie. Ce magnifique oiseau au plumage noir lustré de bleu effectue autour de mon chameau et de ma personne une véritable attaque aérienne que n'eût pas désavouée un pilote de chasse. Voletant tout d'abord à ras du sol, elle décrit des cercles rapides autour de nous, semblant choisir sa victime, puis, prenant de la hauteur, elle s'éloigne et fonce en piqué, passe à quelques centimètres de mon visage ou, de préférence, devant le nez du

chameau qui ne bronche pas, et disparaît. Parfois, la même attaque se produit sous le ventre, dans le dos... Bientôt, j'ai remarqué qu'après chaque « piqué » l'hirondelle s'éloigne ayant gobé une mouche. Son instinct l'a guidée dans ces solitudes vers les seuls êtres vivants qui pouvaient lui apporter de la nourriture. Ainsi, dans mes montagnes natales, les choucas suivent les caravanes jusque sur le sommet du Mont-Blanc pour picorer les restes de nourriture.

Je commence à souffrir réellement des pieds et des chevilles qui ont reçu coup de soleil sur coup de soleil et qui ont été mis à vif par les pierres et les naïls. Ça m'apprendra à vouloir faire le jeune homme, comme ça, sans entraînement !

J'admire Vacher qui, avec une sérénité toute orientale, peut rester huit heures sur son chameau à rêver, à somnoler sans éprouver la moindre courbature.

Peu avant la tombée du jour, après avoir encore franchi deux petits seuils en direction nord-sud, nous atteignons In-Elobou : un grand oued aux rives escarpées. Dans le lointain, vers l'est, El Madani me montre un petit djebbar tout blanc...

« Mechbed Greifa »...

La piste de Greifa. Une piste sans doute parallèle à la nôtre et qui rejoint ici, venant de Djerma. Nous sommes bien sur les anciens parcours des Garamantes, sur l'ancienne piste des esclaves et de l'or.

Nous campons voluptueusement dans l'oued. La quantité de chorba que nous engloutissons augmente chaque soir. Où passe toute cette nourriture ? Je maigris à vue d'œil et le Baron, qui avait quitté Sebha rondouillet, redevient svelte comme un jeune homme...

1^{er} août 1948

IX

La découverte du sceau de Salomon pose de nouveaux problèmes

Nous avons fait la veille un crochet de plus de vingt kilomètres vers le sud, ce matin nous redressons un peu notre axe de marche ; il se tiendra pendant deux heures à 240 soit sud - sud-ouest.

Un chameau de cirque

L'étape débute par un akba très pénible. Une vague piste vient buter contre les entablements rocheux. Mollet et moi allons devant, repérant le meilleur passage ; derrière le convoi suit.

En un point, il faut que les chameaux escaladent des ressauts de cinquante à soixante centimètres et même plus. L'un d'eux s'est légèrement écarté de la piste et se trouve obligé d'escalader une gigantesque marche d'escalier, un bloc de près d'un mètre. La bête est chargée, elle n'hésite cependant pas, s'agenouille sur le bloc puis, dans cette position, effectue un rétablissement sur les genoux, se tient ainsi en équilibre parfait sur les pattes de devant et ramène son arrière-train sur le bloc. Ensuite, elle

se relève. La manœuvre a été exécutée avec la précision d'un animal savant, j'en reste un peu médusé.

« Vacher, mon vieux ! fait Mollet, quand nous serons à la retraite, nous présenterons dans les cirques un numéro de chameaux savants et équilibristes, qu'en dis-tu ? »

Le sceau de Salomon

Mais Vacher ne répond pas, il observe la surface plate du bloc sur lequel la bête a effectué son numéro d'équilibriste, il médite, il m'appelle :

« Regardez !... »

Un grand signe apparaît sur la pierre. Un signe gravé très profondément, exécuté avec une précision géométrique... un signe que nous reconnaissons immédiatement :

« Le sceau de Salomon !

— Ici ?

— D'époque arabe, alors ?

— Impossible, regardez l'ancienneté du trait, sa profondeur, sa nervosité, ni Targui ni Arabe n'ont pu le graver.

— Vite, la craie, Madani, la craie ! »

Je retrace les contours et je distingue un deuxième signe, gravé cette fois-ci avec plus de fantaisie, plus d'hésitation et moins de profondeur, un sceau au double triangle renversé dont chaque pointe est elle-même coiffée d'un petit triangle supplémentaire.

« L'original et la copie ! » déclare Vacher.

Nous aurons le temps, au cours de la grande étape qui va suivre, de réfléchir à ce signe mystérieusement placé en ce point du désert. Je sais que les Arabes emploient le sceau de Salomon – leur Suleiman –, mais il y a la patine, il y a l'ancienneté incontestable. J'en ai parlé au professeur Reygasse. Il m'a conseillé de ne pas m'emballer, de bien

réfléchir. « Cependant, a-t-il dit, vous seul êtes juge de l'ancienneté puisque vous seul pouvez témoigner de la patine et de la profondeur de l'incision... »

Alors, tandis que, les jours suivants, j'avancais au pas lent de mon méhari, la tête recouverte de mon double chèche, écrasé de chaleur, dans cet état de demi-somnolence propice à la méditation, s'est ancrée peu à peu une hypothèse. À bien réfléchir, je la dois peut-être à un coup de soleil ! Cependant... mais oui ! tenez ! Je vous la confie pour ce qu'elle vaut, telle qu'elle est sortie de mon imagination.

Des Garamantes...

Premièrement le lieu de la découverte : un akba difficile à franchir. Avec nos huit chameaux, nous avons mis une demi-heure, il a fallu attendre et les faire passer un à un. Et c'est ce qui nous a permis d'observer et de trouver... L'ancienne piste que nous empruntons est la piste oubliée des Garamantes et, chose capitale, ici convergeaient les routes de Greifa, d'Ubari et de Djerma, et peut-être même de Traghen, car Mourzouk est d'édification plus récente. En continuant plus au sud, on atteignait le col d'Anai, le Tafassasset, l'Aïr et le Soudan fabuleux...

Sur cette route passaient les Garamantes allant chercher l'or et les esclaves. Qui étaient ces Garamantes, sinon les peuples autochtones du Sahara ? Des Noirs évolués, commerçants et caravaniers, que les Phéniciens d'abord et les Romains ensuite utilisèrent pour pénétrer dans le Sahara qu'ils étaient seuls à connaître. En somme, des voyageurs étonnants, un peu comme les Touareg ou les Chaamba* d'aujourd'hui.

... aux Phéniciens

Or, sur la côte commerçaient, en l'an 950 av. J.-C., les Phéniciens, navigateurs intrépides et en liaison commerciale directe avec le roi Salomon. Le grand roi louait lui-même des vaisseaux phéniciens et organisait ses propres randonnées commerciales. De ces voyages on rapportait à Tyr et à Jérusalem l'or, les plumes d'autruche, les animaux curieux, les esclaves nécessaires à l'édification du temple.

Mais tous ces trésors provenant d'Afrique ne pouvaient arriver que par l'unique voie de pénétration connue à l'époque : celle du Fezzan, la Phazznia des Garamantes.

... et au roi Salomon

Dès lors, pourquoi ne pas imaginer qu'un intendant du roi Salomon, chargé par son maître d'escorter une caravane au Soudan, ne soit pas passé par là. On imagine assez bien la scène : on voit les milliers de bœufs porteurs, les chevaux se pressant dans la montagne ; on entend les cris des pasteurs noirs, les commandements des guides, cela prend du temps, plusieurs jours peut-être s'il a fallu charger et décharger les bêtes. L'intendant d'Israël surveille en véritable chef le passage de sa caravane et, du haut de ce bloc d'où l'on domine toute la vallée – à l'époque, sans doute, fertile –, il veille à ce que ne se déchirent pas les précieux sacs de poudre d'or, ne s'abîment pas les chargements délicats – et, en même temps, comme c'est un homme intelligent, il réfléchit, il se dit qu'il serait dommage d'avoir fait une aussi longue route et de n'en pas laisser de trace. Précurseur de sa race en ces solitudes du centre d'Afrique, à six mille kilomètres de sa patrie, il est pris du désir de signaler son passage. Usera-t-il de

l'hébreu, de l'araméen ? Non, il imposera à la pierre la marque de son puissant seigneur le Roi Sage, il gravera ou fera graver le sceau de Salomon.

« “Non ! dites-vous. Pas d'accord !”

» Alors ? Comment expliquez-vous ? »

3 août 1948

IX (suite)

La mystérieuse passe d'Aghelad

Mais revenons à la piste. L'akba franchi, un petit reg traversé, nous découvrons une deuxième guelta temporaire que les pluies ont remplie. Nous emplissons deux guerbas et continuons. La guelta est profondément encaissée dans un ravin effondré : aucune inscription sur les bords...

Ensuite, nous arrivons au bord du plateau et El Madani, tout fier, montre très loin, vers l'ouest, une grande brèche entre deux montagnes tabulaires : « Aghelad ! » dit-il simplement.

Devant nous, une large vallée très ensablée coule vers le nord. La passe d'Aghelad se présente exactement à l'ouest. Nous l'atteignons en cinq heures, d'abord sur cette plage de sable qui monte à l'assaut des collines, ensuite en remontant le lit d'un oued qui descend d'Aghelad et fait un brusque crochet vers le nord : l'oued Tizi. Enfin ! Depuis le temps que nous l'attendons, cet oued introuvable ! Le voici porté sur notre carte, marqué coulant plein sud, et rejoignant le Berdjouch. Nous avons donc atteint la grande piste très fréquentée qui va de Mourzouk à Serdelès par Aghelad. Nous voici en terrain connu. Cependant, tout se présente de façon différente. L'oued Tizi coule vers le nord et vers le sud, là où il devrait être, c'est une série de seuils ensablés.

Où va donc l'oued Tizi ? Rejoint-il au nord l'oued Chergui de Duveyrier ? El Madani nous déclare que par le nord, et sans franchir Aghelad, on peut rallier Serdelès. « C'est beaucoup plus long, mais plus facile... » Dans ce cas, on laisse les bagages dans l'oued et, en coupant par la montagne, on va faire de l'eau à la guelta Iskaouen qu'on a trouvée ce matin.

Aghelad

Nous voici remontant lentement le large lit de l'oued Tizi, entre deux falaises parallèles hautes de trois à quatre cents mètres. Derrière, c'est la plaine de Taïta. Nous franchissons en cet instant la barrière occidentale du Messak.

Un magnifique mouflon, que nous dérangeons alors qu'il pâturait dans l'oued, part dignement vers les hauteurs. Il bondit avec souplesse, fait cinquante mètres, s'arrête, se retourne, nous examine, repart en trottant, s'arrête de nouveau. Enfin, dégoûté, il remonte au galop les éboulis brûlants et disparaît dans les fissures de la montagne.

À dix heures du matin, nous franchissons le col géographique d'Aghelad. Sur le versant occidental, nous pénétrons immédiatement dans un canyon étrange et resserré, qui va se creusant de plus en plus. Le parcours est difficile, par endroits le passage creusé dans des marnes rougeâtres, de couleur ocre, reposant sur des entablements de porphyre, est si étroit que les chameaux ont peine à s'y faufiler avec leurs bagages. Il faut faire très attention aux guerbas qui risqueraient d'éclater contre les rochers.

Où l'on évoque l'Atlantide

Dans ce creuset, la chaleur devient rapidement très élevée, tandis que nous devons continuer à pied, tirant nos bêtes par l'azerma*. Le canyon s'élargit, il a maintenant une dizaine de mètres de largeur et la falaise s'élève d'une cinquantaine de mètres. Le fond est de sable grossier, rempli de menus cristaux qui écorchent douloureusement les pieds. À droite et à gauche s'ouvrent d'hallucinantes gorges, des « étroitures » larges d'un mètre à peine. On avance en pleine Atlantide et, comme pour accentuer cette impression de mystère, voici que les inscriptions apparaissent.

On y relève un nombre incalculable de tfinars à caractères coufiques et de caractères arabes modernes. On y trouve également, gravés au couteau dans l'argile tendre, les marques des tribus, les tabeuls* des chameaux. Tout indique que cette passe est un lieu de passage énormément fréquenté depuis la période cameline.

Une caravane y est d'ailleurs passée il y a peu de jours :

« Un homme, deux chameaux et un chamelon ! déclare le guide... »

Comment le sait-il ? Mystère !

« Ils viennent de Mourzouk... ils vont à Serdelès », ajoute-t-il.

Pendant trois heures d'horloge, nous parcourons cette gorge de toute beauté qui décrit des méandres sans fin et va jusqu'à offrir des passages en tunnel. Les crues récentes ont emporté les derniers vestiges de piste, il n'y a qu'à passer au petit bonheur.

Nous marchons, nous marchons, faisant des ponctions de plus en plus fréquentes aux guerbass, buvant avec joie l'eau lourde et nauséabonde puisée le matin à la guelta.

Courrier Sud

Un bruit de moteur. Tiens ! Un avion dans ces solitudes. Le voici qui passe à trois mille mètres sur nos têtes. C'est un gros Skymaster de la Sabena. Il a quitté le Congo vers minuit, il sera dans quelques heures à Tunis, portant sa cargaison de coloniaux engourdis dans les fauteuils Pullman. Que pensent-ils de ces étendues qu'ils survolent ? Peuvent-ils imaginer la vie du nomade parcourant la piste, ses souffrances et ses joies ? Quand, dans deux heures, nous sortirons des gorges, eux, déjà, apercevront sous les ailes les premières verdure de la côte. Ouf ! diront-ils, pas trop tôt d'en avoir fini avec ce Sahara de malheur !

Ça n'en finit plus, en effet. Toutes ces gorges, des murailles de feu, gravées de signes et, parfois, un maigre thala ayant résisté aux crues. Très haut sur nos têtes, les sommets décomposés du Messak. Puis, brutalement, comme on ouvrirait une porte pour sortir sur une place publique, le défilé cesse et, devant nous, c'est à nouveau l'immensité saharienne. La passe d'Aghelad est franchie.

« Combien d'heures avons-nous mis ? demande El Madani.

— Trois heures.

— Comme ça je saurai, si je conduis à nouveau des roumis par cette piste ! » dit-il satisfait.

Après une courte halte et le thé réparateur, nous poursuivons la route. Il y a, paraît-il, deux heures de marche, un oued où les chameaux pourront trouver du hâd. Il faudra qu'ils mangent beaucoup, car demain et après-demain « ouallou », dit encore El Madani et il ajoute, songeur : « Demain, mauvaise étape. »

4 août 1948

X

À la recherche de l'introuvable Erg Taïta

Cette étape du 8 mai fut l'étape lunaire. Elle fut faite de fatigue accumulée, de déception, d'inquiétude également. Nous nous savions en terrain connu. La carte portait une vingtaine de kilomètres de reg, puis l'Erg Taïta et ensuite on atteignait le puits de Télia, ce puits tant désiré, en fait, depuis Ubari, le seul point d'eau connu sur la route.

Quelquefois, en relisant mes notes, je songe à cette journée farouche et à notre désappointement et à l'inquiétude du lendemain devant le puits à sec. Que serions-nous devenus si nous n'avions eu la baraka* ? Car enfin, les deux gueltas remplies par les pluies, c'était exceptionnel ! Ça arrivait tous les dix ans peut-être. Et les deux outres remplies à Iskaouen allaient nous permettre de vivre. Mais cela, nous ne le savions pas encore, c'était l'avenir... et nous allions vers l'avenir en marchant comme des fous sur la carapace même de la terre, sur la « roche en place », diraient les géologues, sur une cuirasse noircie par le feu.

L'épreuve du caractère

La journée avait commencé très tôt. El Madani était parti à trois heures chercher les chameaux qui s'étaient gonflés de hâd dans l'oued. Le vent de sable soufflait violemment et le Baron, qui était de corvée de jus, pestait avec âpreté. Je vous ai déjà dit que Mollet était le plus charmant des compagnons, le plus fin marcheur de l'équipe et que son caractère était d'une régularité étonnante. Eh bien, il a fallu ce vent de sable pour connaître le défaut de la cuirasse chez cet être calme et placide ! Le Baron n'aime pas le vent, encore moins le vent de sable, cela l'énerve, le rend fou furieux. Donc, ce matin-là, je l'entendais qui jurait d'abondance en s'essayant à faire chauffer le café. J'eus pitié, je sortis de mon sac de couchage et le remplaçai auprès du foyer. Il s'excusait ! Comme si nous n'avions pas tous nos défauts : moi, au Sahara, c'est les mouches qui me mettent hors de moi, j'en piquerais des crises de nerfs, lui c'est le vent, Vacher c'est la marche à pied... On n'est pas parfait, que voulez-vous !

Le campement levé, les bêtes chargées avec peine à la lueur de la torche électrique, nous partons à quatre heures du matin, cap plein ouest. Derrière nous, les hautes barrières du Messak se découpent à contre-jour dans le soleil levant, loin devant nous apparaîtra demain la chaîne jumelle de Tadrar. Entre ces deux chaînes, distantes de plus de cent kilomètres, c'est ce que les cartes nomment l'erg Taïta et que Duveyrier, qui en explora la partie nord, appelle plus justement le « désert » de Taïta.

L'Erg introuvable

Cet erg, on le cherchera toute une longue journée. D'abord, nous franchissons un parcours de fech-fech*, toutes en molles ondulations et descendant imperceptiblement. Notre nouveau mechbed est à peine marqué, et il n'y a pas de repères. Six heures se passent

ainsi, sans que la monotonie du paysage se disloque. Nous apercevons enfin une, puis deux grandes dunes roses qui masquent l'horizon. Nous faisons une courte halte après avoir descendu dans une cuvette crayeuse. Le vent de sable s'est atténué, mais nous ne nous arrêtons que le temps de boire une tasse de thé faite avec l'eau infecte de notre dernière bétilla*. Cette bétilla, nous l'avions gardée pour la soif... c'est le cas de le dire. Elle sent affreusement le pétrole ; à dire vrai, c'est la seule trace de pétrole que j'ai découverte au Fezzan. Nous buvons malgré tout cette eau à l'essence et nous continuons notre route, car El Madani nous a dit que ce serait long, très long... et pour qu'il dise ça, il faut que ça soit vrai.

Maintenant, nous franchissons un grand couloir entre deux interminables dunes distantes l'une de l'autre de cinq à six kilomètres. En fait, cet erg Taïta est un erg en formation. Il consiste en une série de dunes espacées comme je viens de vous le décrire, orientées ouest - nord-ouest et est - sud-est, et reposant sur une croûte de fech-fech décomposé. Beaucoup de ces dunes affectent la forme en croissant des barcanes de la steppe kirghize.

Nous avançons sans changer de cap sur ce sol si friable que les chameaux en crèvent l'écorce de leurs larges soles. De toute la journée, nous ne marcherons que sur du reg ou de la roche pure. À seize heures, après onze heures quinze de marche effective, ne nous étant reposés que trois quarts d'heures et ayant parcouru cinquante-six kilomètres, nous atteignons un très maigre oued desséché : « L'oued Taïta », dit le guide.

Oued Taïta

C'est un filet d'herbes sèches qui se dirige vers le nord dans une cuvette de rocs noirâtres bordée d'une petite falaise gréseuse. Entre les interstices des pierres

subsistent quelques brindilles. Nos chameaux, affamés, courent affolés, malgré leurs entraves, à droite et à gauche, cherchant à s'éloigner. Le sokrar, finalement, les ramène près du campement, les fait baraquier. Ils mangeront demain.

Demain nous arriverons au puits. Nous buvons donc sans trop nous priver notre eau pétrolée. J'en connais même un qui pousse l'impudence jusqu'à se laver. Il est vrai que notre visage prend de plus en plus la couleur de la brique cuite et que notre barbe, chargée de sable, se hérissé et s'électrise douloureusement. Mais enfin... se laver !

El Madani et le sokrar marquent pour la première fois des signes d'épuisement. Ils sont surtout inquiets pour leurs bêtes, car la région est sèche, il n'a pas plu et les pâturages du Tanezzuft sont encore très loin.

« Demain, à la première heure, dis-je au Targui, nous devons atteindre le puits ?

— Manarf*, le puits est loin, très loin encore. »

Alors, que signifie l'indication portée sur la carte. Tout est donc faux ?

5 août 1948

XI

Le puits de Télia était à sec, et sans plus tarder nous franchissons le Tadrar

Tout était faux en effet sur cette carte ! Le lendemain, nous sommes partis à quatre heures, cap : 300.

Les dunes se sont espacées, puis elles ont cessé et nous avons dû traverser une très large cuvette creusée dans des marnes allant du jaune éclatant au vert-de-gris. Ces couleurs cadavériques accentuant encore l'impression squelettique du paysage où pointaient de-ci de-là comme des îlots sur les maaders* desséchés des garas coniques finement ciselés.

C'était étonnant de mystère et de couleur ; un paysage qu'eût aimé René-Jean Clot, le peintre des solitudes africaines. Le seul qui ait su exprimer avec de la couleur la chaleur et le vent, l'immensité, la solitude, l'absence de vie, les vibrations de l'atmosphère, tout ce qui enfin constitue le Sahara.

Peu après, nous remontions un petit oued où nous retrouvions avec plaisir un semblant de végétation et, du haut d'une falaise, El Madani nous montrait dans le lointain, vers l'ouest, la chaîne dentelée du Tadrar que nous devons franchir le lendemain. Je me retournai vers l'est, le mystérieux Messak ; la terre fertile en découvertes s'était évanouie dans une brume impalpable. Comme ces

continents qui disparaissent tout à coup alors que le paquebot s'éloigne, comme s'ils s'étaient brusquement engloutis dans les flots.

Il nous fallut encore trois heures de reg, toujours plein ouest, pour atteindre l'oued Télia. Un véritable oued celui-là, avec de très beaux éthels ensablés, coulant ses méandres du sud au nord. De joie, nous ne sentions plus la chaleur !

Les chameaux déchargés, nous nous installâmes avec délice sous l'ombre chaude d'un éthel. Le puits était à quelques mètres ; les chameaux se pressaient alentour, assoiffés, inquiets.

On commença par les abreuver, car il y a une règle saharienne : quand on arrive au puits, on commence par faire boire les montures, ensuite les hommes... Et Vacher, en véritable méhariste, s'affaire avec les deux Touareg. Oh ! déception ! Il y a bien de l'eau à quatre mètres, mais une eau boueuse, épaisse comme du limon. On en tire quelques dellous* qui, versés dans une couverture étendue sur le sable et faisant fonction d'abreuvoir, sont présentés aux chameaux. Ceux-ci flairent le liquide épais, trempent dédaigneusement leurs lèvres, puis refusent de boire.

Vacher ordonne alors le curage du puits. Malgré la fatigue, nos hommes se relaient dans le trou nauséabond, retirent des dellous de boue fétide, mais l'eau n'apparaît toujours pas. Elle suinte à peine, elle empeste. Il faut renoncer. Nous sommes consternés.

« N'en buvez pas ! dit Vacher, c'est une histoire à attraper des coliques de sable et à rester sur place. »

Déception

On fait l'inventaire. Il reste environ quarante litres d'eau pétrolée. Le prochain point d'eau est Hassi-Tanezzuft, à quarante kilomètres de Rhat, c'est-à-dire à cent kilomètres

d'ici environ. Quarante litres d'eau pour cinq personnes et pour deux jours de marche forcée, ça représente quatre litres par jour et par tête. Actuellement, nous marchons douze heures et nous buvons quinze litres... Ce sera dur !

Et toute la joie qui nous envahissait il y a moins d'une heure à la vue des éthels s'est évanouie, remplacée par l'inquiétude. C'est l'éternelle leçon du Sahara, où l'on ne prévoit jamais assez, où il faut toujours emporter avec soi suffisamment d'eau pour que, si le puits désiré se trouve asséché, on puisse encore joindre le suivant et n'avoir consommé que la moitié de sa ration d'eau, afin que... etc.

À 14 h 30, après trois heures et demie d'efforts inutiles, nous quittons l'oued inhospitalier. El Madani est vexé ; ne nous avait-il pas assuré qu'on trouverait de l'eau à Télia ? Quant à la carte, qui porte un gros rond bleu, indice d'un point d'eau important, ses inexactitudes pourraient coûter cher.

Le mystérieux Tadrar

Nous obliquons légèrement au nord. La chaîne du Tadrar se rapproche, curieusement découpée, avec d'innombrables pitons, des aiguilles de rocs ciselées, des montagnes bleutées aux formes étranges. Un paysage fantomatique succède à l'hallucinante étape de la veille, et nous pénétrons dans les gorges mystérieuses par une piste qui serpente entre des blocs aux formes fabuleuses, remontons un petit oued égayé par des thalys fleuris... Ah ! s'il n'y avait pas l'inquiétude de la soif, quel plaisir nous aurions à découvrir cet aspect nouveau du Sahara. Nous bivouaquons, après cette décevante journée, dans une crique de rochers qui se teinte de bleu avec la tombée du jour. Et, lorsque l'obscurité s'élève de la terre et rejoint les étoiles, leurs formes d'oiseaux de proie, de bêtes de l'Apocalypse, se penchent sur notre campement. Il émane

de ces pierres un pouvoir maléfique qui les rend vivantes, et nous nous pressons autour de la flamme, pétris de la sourde inquiétude qui devait étreindre les premiers hommes aux premiers âges de la terre.

La falaise d'Ilegoutène

Selon El Madani, nous avons passé la nuit à l'entrée de l'akba d'Ilegoutène. Il fallut cependant deux heures quinze de marche le lendemain matin pour atteindre le rebord occidental du massif du Tadrar. Nous avons continué notre route à travers des gorges sinuant entre d'immenses éboulis et des montagnes semblables à des châteaux forts et, avec cette brutalité que j'ai déjà décrite, le paysage s'était déchiré sur le vide. À nos pieds, très bas, à plus de cinq cents mètres, s'étendait la vallée du Tanezzuft, et dans les lointains un océan de sables amoncelés. Nous dominions la plaine du haut d'une falaise abrupte et, dans le soleil levant, le paysage acquérait une netteté à l'emporte-pièce, qui permettait de voir fort loin vers l'horizon de l'ouest.

Nous avons très peu bu la veille, uniquement trois petits verres de thé qui désaltèrent et soutiennent en même temps. Il fallait qu'aujourd'hui nous accomplissions une étape de soixante kilomètres pour atteindre le puits. Bien sûr ! El Madani nous assurait que nous trouverions de l'eau, mais il sentait bien qu'après son échec de la veille nous n'avions plus confiance et, mortifié, il allait de l'avant.

6 août 1948

XII

La descente de l'akba d'Ilegoutène

L'akba commençait comme tous les sentiers de montagne en pays calcaire. Il offrait une grande ressemblance avec certains cols du Vercors ou de la Chartreuse que j'avais franchis dans mon jeune temps. Mais il s'agissait cette fois de faire passer nos chameaux et leur chargement.

El Madani, rendu prudent, remonta hors d'atteinte des rocs pointus l'unique guerba à moitié vide contenant notre précieuse et ultime provision d'eau. Puis, chacun conduisant sa bête, nous commençâmes la descente. Tout de suite au début, il fallut éviter le cadavre d'un chameau qui encombrait la piste, puis celle-ci se faufila le long d'une corniche dangereuse, entre les blocs instables, au-dessus d'un abîme assez impressionnant. Tout en bas, on apercevait le tracé très clair de la piste automobile. Cette fois nous retrouvions réellement le désert humain, encore que cette piste ne soit pour nous qu'un symbole et qu'il eût été vain d'y chercher un secours quelconque, car il était fort douteux que nous y rencontrions un camion.

La descente de la falaise nous prit moins de temps qu'on eût pu le penser, mais dans le bas, parmi les éboulis gigantesques, la chaleur des bas-fonds nous assomma littéralement.

Nous bûmes chacun une ration d'eau, car il était inutile de se dessécher plus avant. Nous venions de parcourir quatre heures sans boire et il fallait éviter une trop grande siccité du corps. Ensuite, encore que Mollet et moi eussions préféré continuer à marcher, nous montâmes sur nos chameaux. Il fallait éviter toute fatigue, tout effort inutile qui nous eût altérés davantage. Nous marcherions cette nuit s'il le fallait, mais d'ici là, en selle.

À neuf heures du matin, nous atteignions la piste auto, à la borne kilométrique 45. Rhat se trouvait donc à quatre-vingts kilomètres au sud. Hassi-Tanezzuft à quarante kilomètres.

Ksar El-Djenoun

Notre méharée dura toute la journée, au long de cette magnifique et large vallée de Tanezzuft ; à l'est, la falaise du Tadrar s'étendait immuable, à peine franchissable en deux ou trois points par de périlleux akbas et devant nous sortit bientôt des brumes le ksar* El-Djenoun, la montagne aux génies de Rhat, qu'il ne faut pas confondre avec la Garet El-Djenoun de la Tefedest, que j'eus l'honneur de gravir en premier en 1935.

Ce fut la croisière de la soif. Nous avançons au pas lent de nos chameaux qui se traînaient littéralement, assoiffés et affamés. On fit halte une heure pour manger un peu. « Nous serons dans trois heures au puits », nous dit Madani en nous présentant une manassa pleine d'eau et, comme nous refusions de boire, il se fâcha :

« C'est maintenant qu'il faut boire, même si le prochain puits est sec, car après il serait trop tard. Buvez maintenant et cette nuit vous pourrez marcher. »

Et il nous jura solennellement qu'on trouverait de l'eau.

Hassi-Tanezzuft

Il y avait, en effet, de l'eau à Hassi-Tanezzuft. Une eau abondante et pure, une eau délicieuse. Nos montures se précipitèrent autour de la margelle en maçonnerie, œuvre des sapeurs du génie français. L'eau était à quatre mètres. On la puisa dans un dellou qui, chaque fois, remontait victorieusement ses quinze litres d'eau, on fit boire les chameaux qui engouffrèrent chacun plus de trente litres. C'était une joie pour les yeux que de les voir barboter, s'ébrouer, secouer leurs babines, s'asperger...

Après les bêtes, les hommes ! On but à s'en faire péter la panse ; et puis on s'aspergea comme des gosses, à grands coups de dellous, et il nous sembla que la dure carapace de sable qui oppressait notre corps, qui l'empêchait de respirer, se dissolvait comme par enchantement.

Ensuite on remplit les guerbass, toutes les guerbass, comme si nous avions encore des journées de marche à effectuer.

Ce soir-là, El Madani nous fit une chorba si pleine de fel-fel* qu'on en resta la bouche ouverte. Mais nous étions dans l'euphorie, et déjà je m'allongeai dans mon sac de couchage, insouciant du vent de sable qui commençait, lorsque le Targui, brusquement, demanda qu'on lève le camp.

Marche nocturne

Vacher lui-même le soutenait avec force. Car leur joie n'était pas complète ; il n'y avait aucun pâturage dans l'oued et les bêtes erraient de-ci de-là, menaçant, après ces deux jours d'abstinence, de partir droit devant elles en se guidant à leur seul flair. Déjà, dans l'après-midi, notre jeune

chamelle avait d'une ruade envoyé se disloquer sur le reg son chargement qu'elle ne voulait plus supporter, et toute la caravane avait bien failli s'emballer. Non ! il faut repartir.

« Encore trois heures et nous rencontrerons un très bel oued où le pâturage est abondant. Allons, du courage ! » dit Vacher.

Nous repartîmes dans la nuit la plus absolue. Le vent de sable s'était levé avec force, il avait masqué tous les repères, toutes les étoiles, toutes les montagnes, jusqu'à l'étrange silhouette du ksar El-Djenoun où parfois, la nuit, les djinns* allument des feux pour attirer leurs victimes.

Nous allions dans cette brume qui effaçait tout. El Madani se guidait sur une trace qu'il avait heureusement repérée, celle d'un homme avec un très petit pied et un chameau chargé. Parfois il la perdait, alors il m'appelait et, à l'aide de ma torche électrique, nous la retrouvions. La nuit était chaude, étouffante, et nous sentions le poids de toutes les fatigues accumulées depuis le départ. J'avais enveloppé mes pieds de chiffons pour éviter le frottement du sarouel* sur mes chevilles enflées ; bientôt je remontai en selle. Mollet seul continua.

« Si je monte à chameau, je m'endormirai et patatras... », dit-il résigné.

Je crois bien pour ma part avoir somnolé, car je me suis retrouvé tout à coup dans une abondante forêt d'éthels coiffant des buttes de sable. Le ciel s'était dégagé, on apercevait les étoiles, et même les silhouettes ciselées du ksar El-Djenoun juste à portée de fusil.

Qu'il allait faire bon dormir !

Des phares dans la nuit

Comme nous nous étendions sur nos couvertures, nous distinguâmes au loin des phares sur la piste.

« Un camion ! C'est peut-être vous qu'on recherche ! »
dit Vacher.

C'est en effet chose possible. J'ai signalé notre arrivée à Rhat pour cette nuit ou demain. L'avion est peut-être en avance, ou bien on me réclame en Alger.

Je fais des signaux lumineux auxquels on répond, et je marche à la rencontre des voitures, car elles sont deux qui avancent lentement, disparaissent dans un repli de terrain, réapparaissent balayant la nuit des pinceaux de leurs phares.

J'ai peut-être parcouru une centaine de mètres lorsque je m'avise n'avoir pris aucun repère ; comment retrouverai-je le campement ? Toutes les touffes d'éthels se ressemblent et l'oued s'étend sur plusieurs kilomètres. Vite, prenons un axe de direction approximatif tandis qu'il est temps. Le bouclier d'Orion, très haut au-dessus des montagnes, sera le signal infailible et, à l'autre point de la nuit, la cime déchiquetée du ksar El-Djenoun. J'approche ! Les camions sont arrêtés, je distingue le remblai de la piste. Bientôt les ombres et, dans la nuit, une voix qui interroge :

« C'est le Baron ?

— ...

— Non ? Alors, c'est Vacher ?

— ...

— Pas davantage ! Alors, c'est Frison-Roche...

— Lui-même. »

7 août 1948

XIII

Grandeurs et servitudes du désert

Étrange rencontre à une heure du matin en plein Sahara.

« Nous avons un message pour l'adjudant Vacher.

— Il est au campement, je vais vous conduire. »

Les deux camions remontent sur Ouargla, ce sont à peu près les derniers avant l'été. Leurs occupants me suivent à travers le dédale des buissons, je marche à l'étoile, longtemps, trop longtemps même. Nous n'étions pas aussi loin ! Je crie, mais le vent est contraire. Cependant, là-bas, ils doivent bien voir nos lampes ! Je parie qu'ils dorment déjà...

Nous allumons de grands feux d'herbe. Bientôt, tout flambe autour de nous. Enfin, dans une saute de vent, j'entends parler le Baron. Ils sont là.

Le message inopportun

Court dialogue.

« Vacher, je vous enlève, vous venez avec nous. Ordre du capitaine.

— Mais, mon lieutenant ! fait Vacher, désespéré et désappointé.

— Pas d'histoire, Polignac vous réclame et votre remplaçant doit rejoindre le peloton !... »

Adieu les beaux projets, le séjour à Rhat, les amis retrouvés, les palabres, le thé ! Adieu la belle randonnée à chameau jusqu'à Polignac à travers un coin perdu du Tassili ! Adieu tous vos projets, Vacher ! Grandeurs et servitudes du désert !

Alors, dans la nuit, nous nous réunissons autour d'une dernière tasse de thé. Notre compagnon précieux des jours difficiles et heureux rassemble son gesh*, sa rahla, ses tapis, chacun l'aide à porter tout ça jusqu'au camion. On refait en sens inverse le chemin parcouru. Le moteur tourne.

« Au revoir, mon vieux, quel dommage que nous ne puissions boire ensemble à la santé des Kel-Messak !

» Écrivez-moi si vous avez éclairci l'énigme du sceau de Salomon ! » crie encore Vacher, tandis que les lourds véhicules roulent dans la nuit.

Le hasard

Nous voilà seuls, le Baron et moi, un peu tristes ; nous escomptions tant gagner Rhat tous les trois. Plus tard, le capitaine Lelievre, chef de l'annexe du Tassili, me dira en riant :

« Il y avait une chance sur mille de vous rencontrer. Il fallait que vos routes et celle du camion se croisent juste à l'unique endroit où vous avez traversé la piste. Le cas s'est produit en pleine nuit et j'ai pu "récupérer" Vacher. C'est qu'il me faisait grand besoin à Polignac.

— Et quels étaient sans indiscrétion ces papiers importants que vous lui avez fait signer par votre adjoint, en pleine nuit, en plein désert et en plein vent de sable, et que

le lieutenant m'a chargé de vous apporter ? » demandai-je intrigué.

Le capitaine Lelievre sourit.

« Vous ne devinerez jamais... Sa demande de rengagement ! Il termine, en effet, ses quinze ans de service ! »

C'est exact, le soir, à l'étape, autour du feu, le Baron et lui évoquaient la belle vie qu'ils allaient mener, leur contrat épuisé, dans une ville quelconque de France ou du Sahel, une vraie vie de civilisés, enfin... avec des vrais dimanche, de l'eau claire, des arbres, de la verdure, des femmes blanches... Il ne faut jamais jurer.

Dernier effort

Le lendemain, nous sommes partis très tard. Nous n'avions plus de montre, Vacher ayant emporté son chronomètre et la mienne étant bloquée par le sable. Un dernier effort nous mena jusqu'au bord de l'erg qui précède Rhat. Nous avons fait là notre dernière geila, but notre dernier thé dans l'étouffante atmosphère de l'été saharien. Puis nous avons abordé l'erg à pied dans une brume de sable, car nos chameaux, fourbus, n'avançaient qu'avec peine. On a ainsi gagné la dernière dune, et, de sa crête effilée par le vent, Mollet, qui est maintenant en terrain familier, m'a montré une colline de bronze dans la plaine d'or : le Koukoumen, le rocher de Rhat.

Une heure avant de l'atteindre, nous avons procédé à notre toilette. Nous avons sorti des valises les boubous blancs et les sarouels noirs impeccables. Nous nous sommes lavés, rasés, bichonnés. El Madani s'est éloigné derrière un thala pour procéder avec minutie à sa grande toilette. Il n'avait pas encore terminé lorsque nous sommes repartis, Mollet et moi, sans l'attendre.

Comme nous atteignions les jardins de Rhat, il nous a rattrapés au grand trot de son méhari. Il était superbe, hiératique dans ses voiles bleu clair sur lesquels il avait croisé les cartouchières rouges des goumiers ; il avait coiffé le grand chèche en cimier de sa tribu, le cimier des nobles Ogharen. Et le sokrar lui-même s'était drapé de son mieux et marchait fièrement, portant en bandoulière un vieux fusil italien au canon rouillé et à la crosse brisée.

Le défilé peu glorieux...

Le désastre, ce fut l'arrivée dans Rhat. Nous avions laissé le convoi aux portes de la ville, car nous craignions que les chameaux à demi sauvages ne fassent des histoires.

Quant à nous, il fallut renoncer à faire cette entrée triomphale que tout Saharien, revenant de reconnaissance, rêve d'effectuer pour étonner les populations. Monter nos bêtes eût été trop dangereux. On se résolut, Mollet, El Madani consterné et moi, à marcher à pied en les traînant par la rêne. Le chameau du Baron, surtout, ne voulait rien savoir et regardait méchamment ces murs hostiles et tous ces gens qui se pressaient dans la longue et unique rue de Rhat. Des gens reconnaissaient Mollet, l'interpellaient. Et, comme nous allions arriver en vue du poste, patatras ! Un coup de mousqueton nous immobilisa ; on rentrait les couleurs. Trop tard...pour quelques minutes !

... et l'accueil « saharien »

Le capitaine Lelievre est compréhensif. Nous n'eûmes pas, selon la caïda* saharienne, à attendre le lendemain pour pénétrer dans le poste. Il nous reçut avec une

sympathie qui, aujourd'hui encore, me va droit au cœur. Peu après, douchés, abreuvés, nos chameaux renvoyés au pâturage, nous goûtions sous son toit les joies de l'hospitalité saharienne. Après le dîner, on commença des histoires.

On avait déjà tout oublié, du moins tout ce qui avait été souffrances et fatigues, toutes ces menues misères qui ne font que souligner davantage les joies de l'aventure.

Ainsi se termina cette reconnaissance de quatre cent cinquante kilomètres, accomplie en neuf jours pleins.

Neuf jours pendant lesquels j'ai plus amoncelé de souvenirs qu'un sédentaire en une vie.

Mais déjà le Baron se préoccupait :

« Faut me trouver une bonne monture pour aller à Tamanrasset.

— Quand partez-vous ?

— Le plus tôt possible, mais rassurez-vous, cette fois-ci j'irai doucement, je n'ai pas d'avion à rattraper, moi, me dit-il – et je crus lire un reproche dans sa figure bronzée – quatre heures le matin, la sieste et barka !

— *Amdoullah !* »

8-9 août 1948
L'Écho d'Alger

Le coup de main de Jean d'Ornano

(11 JANVIER 1941)

LE COUP DE MAIN de JEAN D'ORNANO

(11 Janvier 1941)

Par R. FRISON-ROCHE

BEALCOUF de France a accepté le sacrifice de leur jeunesse, dans les jours de janvier 1941, lorsque la nouvelle se répandit que cinq de nos officiers et sous-officiers, partis du Tibesti, étaient allés à travers l'ennemi pour aller chercher les Italiens à Mourouk, capitale du Fouta, dans le Sud de la Libye. Ce fait d'armes restait de signification.

Le colonel Colonna d'Ornano avait, dix décembre 1940, obtenu de Lachère le privilège de cette audacieuse entreprise. Mais, nos troupes manquant alors de l'équipement adéquat, une opération commencée avec une petite unité de volontaires tunisiens, venue de Caïro, fut suspendue. La surprise a été dans la garnison italienne de Mourouk, mais le colonel d'Ornano y laissa la vie.

Ce coup de main présumé, avec son sort de sondage, ses grandes espérances de Lachère. Pour nous, au loin, il restait du son et d'espérance.

Nous avons suggéré à R. Frison-Roche, qui se rendait au Fouta en exploration scientifique, de reconnaître sur les lieux la randonnée et le coup de main de Jean d'Ornano. Si l'héroïque exploit est inscrit au premier rang dans l'histoire de la France combattante, il n'avait pas, à notre connaissance, obtenu de récit détaillé.



Jean Colonna d'Ornano.
(Photo prise alors qu'il était chef de bataillon.)

VOILA le colonel ! fit le sergent Blaque, de l'infanterie coloniale, à son collègue Bourrot, désignant la silhouette puissante qui, franchissant le mur blanc de la nuit saharienne, pénétrait dans le cercle de lumière et de fumée de leur feu de camp.

Les deux hommes palabraient, accourcis au centre d'un petit groupe de militaires indigènes. Tous se relèvent et saluèrent leur chef.

— Vous êtes parti ? s'enquit Jean Colonna d'Ornano, en serrant avec affection la main de ses compagnons de piste. Alors, allons-y ! Les deux sergents sourirent gravement.

Bien sûr le capitaine Mauc — grand, glorieux, athlétique, la volute du sautoir-cyrien sur sa nuque — sur son visage aux traits durs, robuste de très grande classe, spécialiste du Tibesti — et le lieutenant l'espagnol, dont la froide résolution se cachait sous une timidité maladroite et qui devait par la suite accompagner ses camarades de combat, reléguant le petit groupe ainsi formé.

On sentait les chemises grises tendues à l'arrière à quelques dizaines de kilomètres. Le colonel Colonna d'Ornano, portant une dernière inspection, vérifia sa montre et son

indienne ses quatre compagnons et les cinq gendarmes et partisans qui l'accompagnaient se rangèrent dans sa trace. Un échange plus que les rares paroles indispensables à la marche de l'expédition.

Au jour, le poste d'Anson, retiré de ses épaves décharnées sur lesquels, devant les bords vaporeux du désert, n'était plus visible, mais la horde bleue du Tibesti harcelait toujours l'horizon du Sud.

La piste était difficile, rocailleuse, elle sillonnait parfois dans d'étranges gorges, volcaniques, toutes bleues, striées de colonnettes de braise à travers lesquelles le vent jouait comme d'un orgue gigantesque.

Quand on entreprend une aventure aussi téméraire que celle que va courir cette poignée de Français, on ne peut qu'espérer deux choses, se pondre l'avenir, car déjà, le présent ne vous appartient plus. Depuis ce départ d'Anson, le geste est communément qui, victorieux ou non, restera chevaleresque et utile.

Mais pour lui s'ajoute aux inquiétudes naturelles, qui peuvent être amplifiées de graves soucis le cœur de ses compagnons, le souci du chef.

Il bra à tride sur le vol, ses fidèles compagnons ; il en a choisi quatre pour relayer le post et porter le drapeau de la France bleue à mort à

ne a fait retour sur lui-même. C'est fort possible, car ce grand chef — au qui l'insouciance de Pichard d'est marquée pour toujours lors de ses séjours en désert — n'aura pas craint, sachant les dangers vers lesquels il courait, et ayant d'avance tout accepté, de faire le bilan de sa vie.

Quelles étaient ses vœux de visiter au cours de cette aventure modeste vers l'ouest ?

N'est-il venu jusqu'au lycée d'Alger, bagarreur et studieux, turbulent et équilibré, présentant déjà sa vocation d'officier, qu'une voyante avait confirmée à sa famille ? Je l'imagine dans son appartement de la rue de Constantine, cette rue d'Alger qui porte aujourd'hui son nom, toute proche du Palais de Justice, où d'ailleurs les siens, déjà hommes d'action, marchant et descendant les drapeaux au coup de vent, d'admiration à la station où il est parti, dans la station où il est parti.

Beaucoup de Français « occupés » se souviennent de leur émotion, dans les jours de janvier 1941, lorsque la nouvelle se répandit que cinq de nos officiers et sous-officiers, partis du Tibesti, étaient allés à travers l'immense désert attaquer par surprise les Italiens à Mourzouk, capitale du Fezzan, dans le sud de la Libye. Ce fait d'armes éclatait de signification.

Le colonel Colonna d'Ornano avait, dès décembre 1940, obtenu de Leclerc le privilège de cette audacieuse entreprise. Mais, nos troupes manquant alors de l'équipement nécessaire, une opération commune avec la patrouille britannique motorisée, venue du Caire, fut organisée. La surprise a été dure pour la garnison italienne du désert, mais le colonel d'Ornano y laissa la vie.

Ce coup de main préluait, avec une vertu de sondage, aux grandes opérations de Leclerc. Pour nous, au loin, il rayonnait de sens et d'espérance.

Nous avons suggéré à Roger Frison-Roche, qui se rendait au Fezzan en exploration saharienne, de reconstituer sur les lieux la randonnée et le coup de main de Jean d'Ornano. Si l'héroïque exploit est inscrit au premier rang dans l'histoire de la France combattante, il n'avait pas, à notre connaissance, obtenu de récit détaillé.

« Voilà le colonel ! » fit le sergent Bloquet, de l'infanterie coloniale, à son collègue Bourrot, désignant la silhouette puissante qui, franchissant le mur bleuté de la nuit saharienne, pénétrait dans le cercle de lumière et de flammes de leur feu de camp.

Les deux hommes palabraient, accroupis au centre d'un petit groupe de méharistes indigènes ; tous se relevèrent et saluèrent leur chef.

« Vous êtes parés ? » s'inquiéta Jean Colonna d'Ornano, en serrant sans affectation la main de ses compagnons de piste... « Alors, allons-y ! »

Les deux sergents sourirent gravement. Bientôt le capitaine Massu – grand, glabre, athlétique, la volonté du saint-cyrien pur-sang marquée sur son visage aux traits durs, méhariste de très grande classe, spécialiste du Tibesti – et le lieutenant Egenspiller, dont la froide résolution se cachait sous une timidité non feinte et qui devait par la suite émerveiller ses camarades de combat, rejoignaient le petit groupe ainsi formé.

On amena les chameaux qu'on entendait blatérer à quelque distance du bivouac. Le colonel Colonna d'Ornano, passant une dernière inspection, vérifia en méhariste consommé la tenue des guermas* d'eau, la solidité des sangles des rahlas*, puis, ayant brièvement serré la main du chef de poste d'Aozou, saisit l'azerna* de son puissant chameau tibbou*, et, pieds nus dans ses naïls*, sa longue djellaba rayée flottant au vent de la nuit, il prit la piste du nord. En file indienne, ses quatre compagnons et les cinq goumiers* et partisans qui l'accompagnaient se rangèrent dans sa trace. On n'échangea plus que les rares paroles indispensables à la marche de l'expédition.

Au jour, le poste d'Aozou, entouré de ses épineux décharnés sur lesquels dorment les lourds vautours noirs du désert, n'était plus visible, mais la barrière bleue du Tibesti barrait toujours l'horizon du sud.

La piste était difficile, rocailleuse ; elle sinuait parfois dans d'étranges gorges volcaniques, toutes bleues, striées de colonnettes de basalte à travers lesquelles le vent jouait comme d'un orgue gigantesque.

* * *

Quand on entreprend une aventure aussi téméraire que celle que va courir cette poignée de Français, on ne

peut qu'envisager deux choses, le passé ou l'avenir, car déjà, le présent ne vous appartient plus. Depuis ce départ d'Aozou, le geste est commencé qui, victorieux ou non, restera chevaleresque et utile.

Mais pour lui s'ajoute aux inquiétudes naturelles, qui peuvent bien emplir de gravité sereine le cœur de ses compagnons, le souci du chef.

Il les a triés sur le volet, ses fidèles compagnons ; il en a choisi quatre pour relever le gant et porter de défi de la France blessée à mort à ceux qui l'ont écrasée, là-bas, à des milliers de kilomètres de distance, et qui ont envahi le territoire sacré.

Ce que sera demain, Colonna d'Ornano ne peut le dire. Il faudra tout d'abord que les Anglais soient exacts au rendez-vous. Ce rendez-vous inimaginable pour toute autre personne que des Sahariens confirmés, dans le coin le plus perdu du désert central. Et ensuite... Eh bien, à la grâce de Dieu ! *Gesta Dei per Francose*.

J'ignore si Jean Colonna d'Ornano a fait retour sur lui-même. C'est fort possible, car ce grand chrétien – en qui l'influence de Psichari s'est marquée pour toujours lors de ses séjours en Mauritanie – n'aura pas craint, sachant les dangers vers lesquels il courait et ayant d'avance tout accepté, de faire le bilan de sa vie.

Quelles visions sont venues le visiter au cours de cette solennelle montée vers l'infini ?

S'est-il revu jeune au lycée d'Alger, bagarreur et studieux, turbulent et appliqué, pressentant déjà sa vocation d'officier, qu'une voyante avait confirmée à sa famille ? Je l'imagine dans cet appartement de la rue Constantine, cette rue d'Alger qui porte aujourd'hui son nom, toute proche du palais de Justice, où s'illustrèrent les siens, déjà hommes d'action, montant et descendant les étages en coup de vent, s'adonnant à la natation où il excellait, bercé par les souvenirs chevaleresques de la famille Colonna d'Ornano, rêvant sans doute à son grand

aïeul Sampiero Corse, le libérateur, ou à son arrière-grand-père, le maréchal de France Antoine Colonna d'Ornano !...

Cet héroïsme latent, le jeune Jean Colonna d'Ornano devait pouvoir le mettre en action prématurément. Le 24 septembre 1914, âgé de dix-huit ans, il s'engageait et commençait cette carrière de soldat qui devait se poursuivre sans interruption, toujours aux avant-postes, jusqu'en ce glorieux 11 janvier 1941, où l'attendait la mort du soldat.

En fait, il fut un colonial toute sa vie, sur les champs de bataille de France et du Levant, en Cilicie où, la guerre terminée, il se couvrit encore de gloire, puis en Mauritanie, dans cet Adrar mauritanien qui le forma à la vie saharienne. Déjà, il s'affirmait comme le Saharien idéal. D'emblée, il avait adopté le costume des partisans, et que ce soit chez les rudes guerriers maures à la chevelure de prophète, ou chez les Tibbou et les Bornouans voilés de bleu, jambes croisées sur leurs rahlas au pommeau en forme de croix, il faisait corps avec le désert et s'y incorporait comme les étranges habitants qui le peuplent. Son ascendant sur ces gens primitifs était énorme. Il était dû à ses dons de chef, à sa faculté d'adaptation, à sa carrure herculéenne qui en faisait, avec ses un mètre quatre-vingt-dix et sa musculature athlétique, le chef idéal pour des nomades primitifs.

Grand guerrier, il se révéla également grand administrateur. Son séjour au Maroc, notamment, où il servit dans les fameux AI (Affaires indigènes) à l'époque de la pacification des confins, fut pour lui précieux d'enseignements et fécond en résultats.

Je passe sur les citations et les décorations. Quoique s'étant créé sa propre légende par des allures volontairement hautaines – pour les civils et les bureaux notamment, car il était avec ses compagnons d'armes le plus charmant des camarades –, il méprisait les hochets de la vanité et n'acceptait que l'estime de ses pairs. Si Bournazel* s'était rendu populaire par son dolman rouge,

Colonna d'Ornano l'était devenu par ce monocle noir qu'il portait constamment, quoique sa vue fût excellente, et qui ne le quittait jamais, même au combat.

Depuis six mois, il s'était passé des événements si terribles qu'ils avaient abattu en France les plus fortes volontés. Et c'est à cela que songeait, ce jour-là, j'en suis certain, le comte Jean Colonna d'Ornano, parti pour la grande croisade des véritables preux.

L'armistice !

Le commandant Colonna d'Ornano se trouve à Brazzaville lorsque retentit l'appel du général de Gaulle transmis par le général de Larminat. Un Colonna d'Ornano ne se courbe pas. Le même jour, le 18 août 1940, il traverse le Congo et se rallie aux Français libres ; il est le premier à accomplir ce geste, et c'est pourquoi, par la suite, il sollicitera l'honneur de porter le premier coup à l'ennemi.

Bercé par sa monture, le méhariste revit la courte épopée. Il ne sent pas la chaleur torride qui pèse sur le désert ; la petite caravane avance mécaniquement, au pas caoutchouté des chameaux, et le chef laisse sa bête éviter d'elle-même les obstacles du mechbed*. À peine consent-il à sortir de ses rêves pour écouter les avis de ses guides qui lui montrent dans le lointain des djebbars* ou des redjems* de signalisation. Ils peuvent marcher tranquillement. Ils sont encore en territoire français et, de mémoire d'homme, aucun Italien n'a poussé aussi bas vers le sud.

Les kilomètres s'ajoutent aux kilomètres. On n'a même pas fait halte pour la geila*, non ! On poussera ainsi jusqu'à la tombée du soleil.

Colonna d'Ornano ne sent pas le balancement régulier de sa monture. C'est tout au plus si ce mouvement n'amène pas un nouveau souvenir. Le voici dans l'hydravion qui le mène à Lagos, puis dans l'avion qui, avec René Pleven, les conduit à Fort-Lamy. Car Colonna d'Ornano a décidé de faire se rallier la colonie du Tchad à la France libre.

Ils vont se poser ; il y a foule sur le terrain.

« On va vous arrêter, commandant ! fait le pilote. Si vous le voulez, nous pouvons encore faire demi-tour. »
Demi-tour ? Jamais !

Ils atterrissent, on les acclame, le gouverneur Éboué est présent ; le 26 août, la colonie du Tchad est ralliée.

Le lendemain, le colonel Leclerc accomplissait la même action au Cameroun.

Les premiers à frapper l'ennemi

Et maintenant, Leclerc a écouté Colonna d'Ornano, il accède à son désir d'être le premier à frapper l'ennemi. Il n'a pas souri lorsque celui-ci a exposé l'action qu'il voulait entreprendre. Il a opiné lorsqu'il a su à combien se monterait le nombre des hommes engagés. « Quatre gars sûrs et cinq goudiers, pas un de plus... ça doit suffire ! »

La nuit est venue brusquement, comme c'est le fait sous ces latitudes. Le bleu du soir a confondu dans une même symphonie les roches rouges, les sables ocre, le fech-fech* pourri, les marnes violettes, indigo, safran, les porphyres striés, la splendeur minérale du Sahara.

La nuit tombée, on a encore fait un feu ; de larges flammèches ont éclaboussé le ciel où les étoiles crépitaient ; on a entravé les chameaux sur place, car la halte ne sera pas longue. Les goudiers font cuire rapidement la galette et le couscous dans la berma* de cuivre. On se désaltère à grands traits à même la manassa*, sans se soucier de l'eau trouble et fétide des guerbas.

La petite troupe approche de la frontière théorique tracée par les parlementaires en chambre. Le désert a pris son empreinte libyque : sables mous, sables roux, sables pourris où parfois les chameaux enfoncent comme dans une croûte mauvaise, puis des fonds desséchés couverts

d'une pellicule noire comme du bitume. Plus de végétation, plus rien, l'infini...

Et dix heures sont venues. Et comme ils arrivaient au sommet d'une ondulation de terrain, ils les ont vus !

« Ils sont exacts au rendez-vous », a dit simplement le colonel en désignant de sa cravache les quatre voitures légères, couleur de sables et de nuages, dispersées dans une faible dépression de terrain.

C'était le 6 janvier 1941, et le soleil était déjà haut. Colonna d'Ornano, abaissant légèrement le chèche qui entourait son visage cuit et recuit par le désert, découvrit un large sourire, et ajouta pour son voisin immédiat :

« Ça commence, Massu, nous serons les premiers ! Quelle chance !

— Mon colonel, je distingue le major Clayton. »

Le petit djich* se rassemble. Chacun rectifie sa tenue, prend sa place, redresse, d'une traction sur l'azerma, la tête du chameau – ainsi font inconsciemment les cavaliers lorsqu'ils présentent leurs montures.

Devant les voitures anglaises, deux officiers, en *battle-dress* britannique, attendent, debout, cependant que les méharistes avancent dans le désert de la puissante foulée de leurs montures. Un signe de main, les chameaux s'immobilisent, Colonna d'Ornano salue, les Anglais répondent. Les méhara* barquent* en blâtant lamentablement. Les officiers alliés regardent venir vers eux, à pied, ces étranges combattants du désert. Jean Colonna d'Ornano, fidèle à la tradition saharienne, a revêtu sa djellaba rayée ; il est coiffé du chèche, pieds nus dans les naïls en peau d'antilope ; le sérual* dissimule sa taille immense, dans une ampleur voulue. Ses compagnons sont comme lui d'ardents fils du désert. Des méharistes ayant arpenté les solitudes sahariennes sous les latitudes les plus inclementes, des chefs incontestés habitués à se mouvoir sur des milliers de kilomètres de distance, seuls, presque sans vivres et presque sans armes. Cette poignée de

Français d'élite a décidé de reprendre, moins de six mois après le honteux armistice de 1940, la lutte contre l'ennemi.

Ils sont cinq. Vos m'entendez bien, cinq. Ils viennent du sud à travers les gorges mystérieuses du Tibesti, ayant poussé leur méhari* par les akbas* volcaniques où les colonnettes de basaltes bleus bordent les pistes de la montagne, et voici qu'ils retrouvent, dans ce coin le plus perdu du Sahara central, aux confins nord de notre possession de l'A.É.F., presque sous le tropique du Cancer, les premières voitures de la Long Range Desert Patrol du major Clayton.

Deux races, deux moyens différents, mais une énergie identique, une audace semblable, une volonté inconcevable. Le détachement anglais commandé par le major Clayton comprend une patrouille néo-zélandaise, et une patrouille écossaise, sous le commandement du capitaine Creighton Stuart. En tout, vingt-quatre voitures (trois Ford et vingt et une Chevrolet) équipées pour les raids à grand rayon d'action dans le désert, mais non blindées, tout ayant été sacrifié à la légèreté.

Le major Clayton, le spécialiste anglais des questions sahariennes, vient d'effectuer deux mille kilomètres dans la partie la plus azoïque*, la moins connue, la plus difficile du Sahara. Il a traversé cet erg libyque dont nous n'avons une connaissance superficielle que depuis une trentaine d'années. Cet erg où l'on découvrait encore, il y a vingt ans, des oasis ignorées. Sur le plan de l'exploration, le raid constitue à lui seul une prouesse inégalable. Cependant, cette poignée d'hommes qui l'a accompli et mené à bien, sans perdre une voiture, et qui se trouve fidèle au rendez-vous, autour du puits de Kayougué, n'a pas accompli cet extraordinaire voyage dans un but scientifique ou géographique. Non ! Ces soldats ont décidé, eux aussi, de porter à l'ennemi un coup d'une audace telle qu'il en restera désemparé pour toujours.

Le djich, un raid audacieux et imprévu

Il ne pouvait venir à l'esprit d'aucun stratège militaire de l'époque, et encore moins à des stratèges ennemis – car l'expérience saharienne des Italiens au Fezzan était toute récente et basée sur des idées fausses – d'organiser un véritable djich, à la façon de ces raids de pillards qui jadis – ça n'est pas si vieux que ça – jetaient la consternation dans les oasis.

Du côté des Français, promoteurs de l'aventure, des méharistes, uniquement des méharistes, habitués à vivre dans cet enfer terrestre selon les normes et coutumes des grands nomades touareg, chaamba* ou tibbou, et sachant combien le facteur surprise peut jouer dans ces solitudes où le sédentaire s'amollit dans la vie oisive des postes.

Du côté des Anglais, des militaires coloniaux, à l'esprit froid, calculateur, précis, mais d'une audace égale à celle des nôtres. On imagine la rencontre.

Le soleil chauffe, mais cette journée d'hiver est pure et belle. C'est l'époque où les vents de sable se lèvent rarement. Il n'y a dans ce vallon de rocailles et de sables roux surchauffé comme un brasier, que quelques voitures, le gros attendant plus au nord, au point d'eau de Kayougué, pauvre bled tibbou, aussi isolé du monde que peuvent le souhaiter des hommes qui se rassemblent en secret. Kayougué, 18° de longitude nord et 24° 22' de latitude nord !

Les deux chefs sont faits pour s'entendre. Si le major Clayton conserve la direction de l'expédition, il demande au colonel d'Ornano de bien vouloir voyager avec lui dans la voiture de tête, car son expérience saharienne lui sera fort précieuse pour mener à bien leur tâche.

Déjà, le projet initial, qui consistait à pousser une pointe vers le nord jusqu'à Ouanou el-Kébir est transformé ; on s'attaquera au fort principal des Italiens à Mourzouk, capitale du Fezzan. Mourzouk est à plus de cinq cents

kilomètres à vol d'oiseau. Mais pour y arriver sans déceler leur présence, les hommes du djich devront en accomplir plus du double. Pas question, bien sûr, d'emprunter les pistes ! L'itinéraire doit se maintenir dans les régions les plus inconnues, les plus fermées.

Les décisions communes prises, les chameaux renvoyés, le détachement se met en route vers le nord. On répartit les Français en surcharge sur les voitures de la patrouille néo-zélandaise qui marche en tête, les nôtres sont simplement armés du mousqueton, le colonel d'un fusil modèle 07, car son fusil indochinois qu'il affectionne a eu une avarie au départ.

Tout d'abord, c'est contre la nature qu'il faut lutter. On marche droit au nord en suivant, approximativement, le dix-huitième degré de longitude, puis, arrivé à la hauteur du vingt-quatrième parallèle, les patrouilles obloquent légèrement vers le nord-ouest, afin d'éviter le poste italien d'Uau en Namous dont on approche.

Pas de piste : un fech-fech épouvantable, dans lequel les voitures s'enlisent. Il faut alors décharger, pousser à bras, glisser les kreshbas* ou les rouleaux de grillage sous les pneus, démarrer, repartir ; les engrenages chantent désespérément, la chaleur est atroce, mais cette poignée d'hommes qui s'est glissée en territoire ennemi ne redoute rien.

Cependant, dès à présent, il faut multiplier les précautions. Tout d'abord ne voyager que de nuit, supprimer les feux de campement, et le jour camoufler comme il se peut les voitures dans des replis de terrain ; on court le gros risque d'être surpris par un avion de reconnaissance italien, car le moindre des postes ennemis dispose d'un terrain et de plusieurs appareils. Cependant, qui donc s'inquiéterait chez eux de la frontière du sud ? On sait bien que l'énorme barrière de sables et de rocs, privés d'eau et même de pâturages à chameau, constitue la plus naturelle des fortifications. Non ! Les Italiens ne craignent pas l'invasion par le sud. Vers l'est et vers le nord, bien sûr !

Mais aux confins du Tibesti, on doit rire dans les forts si d'aventure un chef plus clairvoyant exprime une inquiétude à ce sujet.

Jour après jour, le détachement franco-britannique progresse. Clayton et Colonna d'Ornano, de compagnons de guerre sont devenus amis. Le colonel est vivement intéressé par la composition du détachement anglais.

Il rêve déjà d'en composer un dès son retour, sur le même modèle. Il s'en ouvre à son fidèle Massu, lui donne des noms d'officiers qu'il verrait prendre un pareil commandement, il préfigure déjà les colonnes rapides qui vont s'illustrer avec Leclerc. Il faudra de bons navigateurs et c'est un point sur lequel les Anglais sont particulièrement forts, effectuant le point astronomique, se dirigeant au cœur du Sahara exactement comme un capitaine de navire conduit sa nef.

Le 11 au matin, on recoupe la route de Sebha à Mourzouk, à une trentaine de kilomètres au nord-est, à peu près à mi-chemin entre Ghoddoua et Mourzouk. Le détachement a contourné la dépression de la Hofra qui, de Mourzouk à Um El-Araob et Zouila, groupe un grand nombre de palmeraies.

Changement de cap et maintenant, droit au sud. Les voitures roulent joyeusement, à distance réglementaire, sur la piste du fort. À dix kilomètres de Mourzouk, on s'arrête. Voici les premières palmeraies et tout au loin on distingue déjà le minaret du Fort-Turc, qui domine la ville.

L'heure de la décision approche ; au terme de cette énorme randonnée saharienne accomplie avec un bonheur sans égal, il convient de mettre les derniers atouts de son côté.

Ici intervient la connaissance approfondie de la politique indigène perfectionnée par le colonel pendant son séjour aux A.I. du Maroc.

Ici comme là-bas, il est en pays ennemi. Ici, en lisière de cette Hofra peuplée de Fezzanais et d'Arabes du Nord, il faut employer les mêmes méthodes : le renseignement

d'abord. C'est chose facile lorsqu'on parle comme Colonna d'Ornano le bornouan, le tibbou, l'arabe et autres dialectes ! Une petite reconnaissance qu'il mène dans la palmeraie fait découvrir les djebbads* tirant l'eau des puits. On les interroge patiemment et on apprend ce qu'on veut savoir.

C'est le dernier conseil. On décide que l'effort principal sera fait sur le terrain d'aviation et ses organisations situées à quatre kilomètres à l'est du fort. L'action en sera confiée à la patrouille néo-zélandaise. Eux interdiront la route du fort au terrain d'aviation pour protéger l'action sur ce dernier.

Cette recherche de renseignements a pris toute la matinée du 11 janvier. On va maintenant passer à l'attaque.

Clayton montre une dernière fois sur le sable l'itinéraire de chacun. Colonna d'Ornano est joyeux, il blague ses compagnons : « Faites comme les Anglais, mais n'en faites pas plus », dit-il en souriant. Puis, comme le capitaine Massu lui offre un casse-croûte rapide, il ajoute : « Mon ami, je ne mange pas quand je vais me battre, je me rattrape après. » Le colonel va maintenant céder la place qu'il occupe dans la voiture du major Clayton au mitrailleur néo-zélandais, car il faut que ce dernier ait une grande liberté de mouvement. Qu'importe ! Colonna d'Ornano s'allonge en position du tireur couché, sur les fûts d'essence et les caisses de munition, il plaisante : « Dans cette armée, les chefs s'exposent ! » Ces sont les dernières paroles que ses amis entendront. Déjà les moteurs tournent, et le djich, car c'est bien l'attaque classique des pillards sahariens, va fondre sur Mourzouk l'endormie.

28 août 1948

Le 11 janvier 1941, après l'extraordinaire randonnée, la patrouille saharienne de Clayton et du colonel Colonna d'Ornano arrivait devant Mourzouk. Voici dans quelles circonstances est tombé le premier héros de la France combattante.

Dans la ville, c'est l'heure calme de midi, l'unique rue est déserte. Le capitaine italien Gino Girello, commandant le poste, prend selon son habitude un « caoua » chez le gros notable de l'endroit. Ils devisent en s'éventant nonchalamment d'un chasse-mouches en crin de mouflon. On entend un bruit de moteurs venant du nord. Le capitaine Girello ne s'inquiète pas, il attend un renfort allemand. Ce sont eux, c'est certain ! Qui voudriez-vous que ce soit ? Il bondit dans le minaret de la mosquée neuve que les Italiens ont construit depuis leur arrivée dans le pays. C'est bien le convoi ! Vite, il redescend, il saute sur son vélo pour aller les attendre devant le fort ainsi que le veut l'usage.

Devant le puissant fort quadrangulaire de cent mètres de côté, en massives pierres de taille, flanqué de quatre tours garnies de meurtrières et de créneaux, par où dépassent les bouches des pièces d'artillerie, la garnison italienne, repas terminé, goûte le soleil d'hiver. Elle aussi a entendu sans s'inquiéter le bruit des moteurs.

Voici le détachement qui arrive en vue du village et du fort. Le facteur, qui faisait sa tournée, salue à la fasciste ceux qu'il prend pour des alliés. Il ne comprend son erreur que lorsqu'il est fait prisonnier.

Le mouvement enveloppant est fait, les Italiens trouvent la manœuvre curieuse, et tout d'un coup pressentent le danger. Trop tard, Clayton a tiré le premier. Une rafale générale les fait refluer en masse à l'intérieur du fort, dont ils ferment la lourde porte métallique, sans souci de leur chef qui est tué sur place. Leur riposte est vive. Ils garnissent les créneaux et les meurtrières. La patrouille de la garde tire de toutes ses armes automatiques, mais doit bientôt se rendre compte qu'elle ne pourra rien contre les fortifications et le béton. La tour centrale du fort prend feu. De part et d'autre la fusillade fait rage. Le détachement français, fidèle à sa consigne, bloque la route qui mène du fort au terrain d'aviation.

La patrouille néo-zélandaise, observant les ordres reçus au départ, a attaqué les organisations solidement défendues. Bientôt les avions au sol flambent, les dépôts d'essence prennent feu. Le major Clayton qui, primitivement, avait surveillé la mise en place du dispositif devant attaquer le fort, rejoint le terrain d'aviation. C'est une route découverte, entre deux collines de sable roux. Il contourne les hangars lorsqu'une arme automatique ennemie se découvre et tire en rafale. Clayton continue, rendant coup pour coup, et derrière lui une seconde voiture, conduite par le lieutenant Ballantyne, fonce sur l'ennemi. L'officier, revolver au poing, abat tous les servants avant que ceux-ci aient pu entrevoir son bond de fauve. Sans le savoir, il a vengé Colonna d'Ornano.

Le hangar d'aviation flambe. Clayton se retourne, visage radieux, pour communiquer sa joie au colonel qui, pendant tout le temps de l'attaque, n'a cessé de tirer avec précision. Mais les paroles qu'il allait dire ne sortent pas de ses lèvres. Sur les caisses à munition, Colonna d'Ornano gît ensanglanté. Il a été atteint d'une balle en plein cou.

Autour du fort, le feu diminue d'intensité. Bientôt, le capitaine Massu, jugeant sa mission terminée – il est seize heures trente, et pendant plus de quatre heures la puissante garnison du fort a été neutralisée, laissant le

champ libre pour l'attaque sur le terrain d'aviation –, se rend auprès du major Clayton, pour prendre les ordres.

C'est là qu'il apprend la mort du colonel d'Ornano. Minute poignante pour ce guerrier encore en plein dans l'action, et lui-même douloureusement blessé – il a reçu deux balles dans le pied, qu'il extirpera lui-même avec son couteau deux jours plus tard. Sur sa propre voiture, la même rafale a tué le sergent néo-zélandais Hewson.

Le djich emmenant les prisonniers faits au terrain d'aviation se replie vers le nord.

Voici ce qu'écrivait le commandant Massu au bâtonnier Colonna d'Ornano, frère du colonel, le 2 mars 1943 :

« Au ralliement du soir dans la région de la base du départ de midi, les Français transportèrent le colonel de la voiture du major à sa tombe, creusée dans le caillou pour lui et pour le sergent néo-zélandais Hewson, tué dans sa voiture. Il avait perdu une grande partie de son sang. Sa physionomie était sereine, légèrement moqueuse. Revêtu de sa djellaba rayée ensanglantée et de son sarouel*, il fut enveloppé dans une couverture. Sur sa poitrine, j'épinglai une ancre coloniale et une croix de Lorraine. Sur la tombe, la croix commune que nous fabriquâmes avec des morceaux de planche portait également, au-dessus de son nom, ces insignes. Le major lut la prière des morts en culte protestant. Je savais le colonel catholique, mais ne pouvais que dire pour lui un *Pater* et un *Ave*. Je fis rendre les derniers honneurs par mon petit détachement. Les Anglais vinrent me présenter leurs condoléances émues comme au plus ancien des Français. En peu de jours, le colonel s'était fait aimer de tous. »

Je suis allé au début de cet été sur les lieux mêmes du combat. Je revois cet emplacement à la lisière de la palmeraie de Mourzouk. J'imagine le petit détachement rendant simplement les ultimes devoirs à son chef mort face à l'ennemi.

Ils sont à dix kilomètres à peine du fort. Il fait encore jour. Les Italiens pourraient organiser une poursuite, ils

devraient le faire. Non, chez eux, cette attaque imprévue brusquée, ce raid fantastique, ce djich fantôme surgissant miraculeusement des grands déserts du Sud, a eu raison de leur force combattive.

Et ceux de la patrouille Clayton – d'Ornano le savent si bien, ils sont si confiants qu'ils s'attardent sur les lieux du combat, et ne partiront que lorsqu'ils auront minutieusement accompli leur devoir envers leurs camarades disparus. Il était écrit que jusqu'au bout ce geste serait non seulement héroïque mais humain.

Il s'agit maintenant de se replier. Il faut retourner dans ce lointain Tibesti, dont on est encore séparé par des centaines de kilomètres de désert. Qu'importe si l'alarme est donnée, si les postes de radio fonctionnent, la confiance règne : Français et Britanniques reprennent gravement le chemin du retour, décidés à venger la mort de Colonna d'Ornano ; Massu surtout, ne décolère pas, et malgré ses blessures il va bientôt faire parler de lui.

On néglige cette fois les précautions de l'aller, on fonce à travers la Hofra, où les palmeraies et les villages se succèdent sans interruption.

Et voici le premier poste de cette cuvette d'oasis : Traghen. Massu et ses compagnons l'attaquent par surprise, font prisonnière toute la garnison.

Mais il n'y a plus de place sur les camions. On laisse donc les prisonniers à leur humiliation. On détruit toutes les armes, toutes les munitions, toute l'essence, tous les véhicules, et le djich poursuit sa route. Les hommes sont las, leur visage brûlé par le soleil et le gel nocturne se creuse chaque jour davantage, mais leur potentiel d'action est intact. Ce sont des guerriers résolus à pousser à fond l'avantage de la surprise. Bientôt, on atteint Um El Araneb et c'est un nouveau combat victorieux. Sur les ondes, les garnisons s'interrogent : « Combien sont-ils ? D'où viennent-ils ? » On s'émeut, on se barricade, on se fortifie hâtivement.

4 septembre 1948

Le 13 janvier, ayant pris la piste du Sud, la patrouille Clayton-Massu se présente devant El Gatroun.

Gatroun est un morceau trop gros. Bien abrités derrière leurs murailles, les Italiens répondent par un tir intense d'armes automatiques, un gros bimoteur les survole et les mitraille, les munitions se font rares. Clayton, évitant Tedjerré, se dirige alors vers Uigh El Kébir où il pense retrouver le djich du commandant Sarrazac et son groupe nomade méhariste du Tibesti qui, parti de Wour, devait accomplir un raid formidable, harceler Uigh El kébir et Tedjerré.

Mais, ce jour-là, les méharistes de Sarrazac ne sont pas au rendez-vous, ils ont continué leur route. Clayton continue la sienne vers Toumme, premier poste français en A.O.F., et là, les combattants franco-britanniques ont la joie de faire leur jonction avec leurs camarades méharistes.

La patrouille anglaise continue sa route sur Zouar et regagne le Caire, le 9 février 1941, *ayant parcouru en combattant sept mille deux cents kilomètres de désert.*

Six mois après l'écrasement de la France, le gant venait d'être relevé, de façon sublime, par une poignée d'audacieux. De ce 11 janvier 1941 date virtuellement notre redressement.

L'expérience acquise au cours de ce djich retentissant portera ses fruits immédiatement. Ses enseignements seront tels que le colonel Leclerc décidera d'attaquer immédiatement Koufra. On peut dire que sans Mourzouk, Koufra n'aurait peut-être pas été conquis. La vulnérabilité des terribles forteresses italiennes, la mentalité de leurs

défenseurs étaient percées à jour. Il fallait agir vite et frapper. On sait comment Leclerc s'acquittera de cette mission.

Jean Colonna d'Ornano ne repose plus dans la tombe hâtivement creusée par ses compagnons dans la palmeraie de Mourzouk. Plus tard, les Italiens devaient l'exhumer et l'enterrer dans un petit cimetière créé dans le jardin du poste, à l'ombre des tamaris soyeux et frémissants, dans un carré de murs blancs, mangé par les sables et les vents du désert.

Huit stèles toutes simples, toutes blanches, parmi lesquelles la tombe du colonel ne se distingue que par la grosse croix massive qui la surmonte. À ses côtés, unis dans la mort, reposent le sergent G. D. Hewson, le capitaine italien Gino Girello, le StMaggiore Fanocchio, le soldat Pietro Schiano et trois militaires italiens dont les noms, effacés par le vent de sable, sont retournés dans l'oubli.

Sur la tombe du colonel, on peut lire ces mots gravés en lettres noires :

Ci-gît Jean-Marc-François Comte
COLONNA D'ORNANO
de l'infanterie coloniale
Fidèle à la tradition militaire
ayant refusé dès juin 1940
de déposer les armes,
il reçut la mort
à la tête de ses troupes
le 11 janvier 1941
non loin d'ici, en combattant
pour la Patrie.
Alger, le 5 avril 1895
Mourzouk, le 11 janvier 1941

Jusqu'à ce que l'ONU ait pris une décision, nos troupes occuperont Mourzouk. Dans le jardin du poste, les Sahariens font pousser pieusement et au prix d'efforts

considérables des fleurs pour la tombe du héros. Une fois par semaine, la garnison rend les honneurs devant la stèle.

Et le fort, le gigantesque fort en maçonnerie que le grand condottiere corse fit trembler sur ses bases porte aujourd'hui sur son fronton : « Fort Colonna d'Ornano ».

Mourzouk, 4 septembre 1948

Le Figaro littéraire

**En marge d'un centenaire,
quand les vétérans
de Marengo se penchent
sur leur passé**

« Mon père m'a souvent dit comment ça s'est passé. »

Le grand et solide vieillard qui me raconte la chose s'anime peu à peu à mesure que les souvenirs se précisent dans sa mémoire. Nous sommes une dizaine à l'écouter, assis à l'intérieur de ce grand café ouvert de plain-pied sur le square. Des ouvriers finissent de fixer des girandoles électriques aux branches des arbres : tout Marengo prépare fiévreusement le centenaire de sa fondation.

Et cela commence comme dans les romans :

« ... C'était en 1848, continue mon interlocuteur (il penche un peu la tête, se concentre). "Ils" étaient une trentaine de familles sur le transport qui les amenait de France. Il en était venu d'un peu partout. Beaucoup de Parisiens, surtout. Il y avait des déportés politiques, mais aussi des immigrants volontaires attirés par les promesses du gouvernement, les six hectares de terrain et la maison qu'on devait leur construire. On les débarqua à Cherchell, mon père avait douze ans. La mer était houleuse et il fallait une certaine agilité pour sauter du canot sur la plage ; il y avait dans la même embarcation une fillette de huit ans, mon père lui tendit la main pour l'aider. Il venait de rencontrer celle qui devait devenir ma mère. »

Des hommes se penchent sur leur passé

Un voile de mélancolie passe sur le visage du conteur.

« Ah ! le pays n'était pas comme à présent, enchaîne un autre vétéran de Marengo. Mon père, lui, était venu d'Alger avec un camarade. À pied, pour traverser le Mazafran, ils se déshabillèrent, firent un paquet de leurs vêtements qu'ils s'attachèrent sur la tête, puis ils passèrent à la nage. »

La conversation devient générale. Une anecdote en fait venir une autre, et il n'est plus nécessaire d'interroger. Écoutons :

« Comment était le pays ? Mais, monsieur, il n'y avait pas comme aujourd'hui des vignobles à perte de vue, ni des vergers, ni des champs de céréales ! Il y avait du maquis, de la lande, et surtout des marécages. Ah, ces marécages ! Le lac Halloula n'était pas asséché, les moustiques pullulaient, il n'y avait pas un gourbi* jusqu'à la montagne. Ici, voyez-vous, mon père me l'a souvent répété – et il me désigne la grand-place de Marengo – c'était un grand rectangle non défriché, rempli de ronces et d'orties. En effet, Marengo, prévu primitivement pour cent cinquante feux, avait été ramené à cent feux. M. de Malglaive, qui construisait la ville et qui en avait d'ailleurs changé l'emplacement primitif pour celui qu'elle occupe aujourd'hui, plus salubre, sur une croupe entre deux oueds*, avait simplement supprimé les six quartiers du centre. Ces six places qui donnent à Marengo sa physionomie particulière. Les anciens n'étaient pas contents d'avoir ce désert au milieu de leur village. Maintenant c'est le contraire, ça nous a procuré la place nécessaire pour construire les bâtiments publics, un square... bref, on ne s'en plaint pas !

— Combien reste-t-il de vieilles familles datant de la création ? »

L'année du choléra

« Très peu, hélas ! L'année qui suivit la fondation, le choléra décima la population. Des familles entières périrent. De cette année date la fondation de l'hospice-hôpital. C'était terrible ! On enterrait les morts sans cercueil ! Ensuite, il y eut des défections. On s'aperçut bien vite que six hectares de blé, ça ne faisait pas vivre. La vigne était inconnue. Plus tard, elle profita, mais le vin se vendait très mal ou pas du tout, on le distillait. Si les anciens revenaient et voyaient notre gigantesque cave-coopérative, la plus grande du département, ils seraient rudement fiers. »

Les hyènes dans les rues

Nous nous promenons maintenant dans Marengo. Un peu partout se voient encore les vieilles maisons datant de la colonisation. Les classiques bâtiments sans étages, avec cour centrale. Mon cicérone continue son évocation.

« Les hyènes venaient jusque dans les rues. D'ailleurs moi-même je m'en souviens très bien. J'avais deux camarades qui travaillaient dans une ferme à deux kilomètres du chef-lieu. Le soir, ils venaient se distraire à Marengo, et quand ils rentraient chez eux, une énorme hyène les suivait pas à pas, poussant l'audace jusqu'à les heurter très violemment, désireuse sans doute de les faire trébucher. Il y avait beaucoup de panthères dans les forêts, notamment au-dessus de Meurad, vers le ravin des Voleurs et le Camp-des-Guêtres.

— Curieuses appellations, qui ne manquent pas de frapper tous ceux qui empruntent la route nationale de Bourkika à Marguerite. En connaissez-vous l'origine ? »

Le ravin des voleurs

« Il y avait beaucoup de voleurs de bestiaux en ce temps-là. Mais quand une bête nous manquait, on savait automatiquement où la retrouver : dans un grand ravin désert de la montagne où les ravisseurs les cachaient en attendant de les vendre sur un marché lointain. En faisant vite, on arrivait souvent à les récupérer, et le ravin a pris le nom de ravin des Voleurs. Pour le Camp-des-Guêtres, il y avait là une source, un bassin, et les troupes y faisaient étape et bivouac. Le premier soin des chasseurs d'Afrique ou des zouaves était de retirer leurs guêtres et de se déchausser. »

Une lignée de maires

« Connaissez-vous les noms des magistrats municipaux qui se sont succédé à Marengo ?

— Au début, il n'y avait pas de maire, mais un commissaire de police, qui assurait également les domaines et l'état civil. Puis il y eut MM. Beauvais, Mulleret, Magniot, de Malglaise et Félicien Huc (celui-ci étant le premier Français né à Marengo), enfin notre vénérable et estimé M. Muller qui passa plus de cinquante années de sa vie à la municipalité, d'abord comme fonctionnaire, ensuite pendant quarante-trois années comme maire. Son nom sera donné officiellement dimanche au square de Marengo. À M. Muller a succédé le maire actuel, M. Vegier, également président de la CGA, à qui échoit l'honneur de recevoir dimanche le gouverneur général d'Algérie. »

Le barrage de Meurad

Nous montons jusqu'au barrage qui sert aux irrigations de Marengo. C'est pour moi l'occasion de constater une fois

de plus ce que peuvent l'énergie humaine, la persévérance et le travail. Trois générations ont créé de leur labeur, de leur sang, pourrait-on dire sans exagérer, en songeant aux sacrifiés du début, ces extraordinaires vignobles qui, partant de la mer, ne s'arrêtent qu'aux premières collines boisées. Ce qui était autrefois le lac Halloula est maintenant une riche plaine à céréales, depuis qu'un canal d'irrigation, creusé à travers la colline du Tombeau de la Chrétienne, déverse les eaux directement dans la mer, à quelques kilomètres en amont de Tipasa.

« Marengo, me renseigne-t-on, est peut-être la seule commune, le seul centre de colonisation qui ait eu dès le début son barrage d'irrigation. On le doit à M. de Malglaive, qui le fit construire en terre par le génie. Le revêtement intérieur en maçonnerie fut construit par le capitaine Denfert-Rochereau, le futur défenseur de Belfort. »

Nous arrivons au barrage.

218 millimètres d'eau en 20 heures

Le terrible orage de samedi dernier, qui s'est abattu sur la région de Marengo et de Montebello, ravinant les terres, couvrant parfois de soixante centimètres de boue les routes et les chemins, l'a rempli jusqu'au bord, vannes ouvertes en moins de quatorze heures.

« Il est tombé deux cent dix-huit millimètres d'eau en vingt heures », me confie le surveillant du barrage. Puis me montrant la montagne : « Regardez ce qu'a fait le déboisement ! »

En face la colline pelée, qui était autrefois une magnifique pinède, saigne de toutes ses blessures, elle est ravinée, creusée, l'eau a mis à nu son squelette rocheux. Une tristesse !

In memoriam

Revenons au village. Pas sans nous arrêter pleins de respect et d'émotion au cimetière de Marengo. Là nous déchiffrons les noms des pionniers : de ceux qui ont disparu et de ceux qui arrivés en 1948 survivent encore : les Cribier, les Fleurot, les Fourcade, les Huc, les Jaquemin, les Lang, les Lasplace, les Taques, les Ducarme, les Toupry, les Tassin ! J'en oublie peut-être.

Voici six stèles alignées : la famille Imbert au grand complet avec tous ses enfants, emportés par le choléra.

Penchons-nous sur les âges moyens des morts de la première génération : vingt-huit ans, trente-cinq ans, trente ans ! On ne dépassait pas beaucoup la quarantaine en ce temps-là !

Et voici, comme une étonnante leçon, un tertre de terre bordé par quatre cyprès gigantesques qui ont été plantés là à l'époque de la sépulture. Pas de barrières, pas de marbres, pas de mosaïques ! Une simple plaque posée de champ sur la terre et dessus une inscription qui résume tout, qui sera ma conclusion : « Ici repose un colon de 1848 ».

6 octobre 1948
L'Écho d'Alger

À la recherche de l'« or noir »

I

Avec les techniciens de la REPAL en route pour le Chélif

Il n'est pas un sujet qu'il faille aborder avec plus de précautions que celui du pétrole. Dieu sait s'il a déjà fait couler de l'encre, et même du sang ! Ne serait-ce qu'en ce lointain Irak, fontaine de nos carburants. Aussi est-ce avec toute ma méfiance savoyarde que j'entrepris cette enquête. Y a-t-il du pétrole en Algérie ? « *That is the question* », à résoudre.

Tout le monde en Algérie a entendu parler de façon plus ou moins fantaisiste de Sidi-Aïssa ou de Tliouanet, dont les suintements sont connus depuis fort longtemps. Que d'histoires de puits bouchés, cimentés, de rivalités entre grandes compagnies pétrolières n'ont pas couru sous le manteau. De vrais romans se sont échafaudés et se sont transmis avec une ténacité remarquable dans les milieux les plus divers. Il était donc utile de faire le point.

À la SN REPAL

C'est à la Société nationale de recherches et d'exploitation pétrolière en Algérie que je me suis adressé

en premier lieu. Organisme indépendant présidé par M. Goetze, directeur général des Finances (le plus jeune et le plus ancien directeur au gouvernement général), elle a pour directeur général M. Collot, ingénieur en chef des Mines, créateur des services de Recherches minières, pour directeur M. Tenaille, ingénieur géologue, expert en recherches pétrolières, et pour directeur technique M. Leca, l'un des deux ou trois plus éminents spécialistes du sondage à grande profondeur.

C'est M. Tenaille qui me pilotera pendant deux jours, profitant d'une journée d'inspection sur les divers chantiers de recherche que la REPAL a créés en Algérie. Jeune, sportif, plein d'allant, il a bien voulu me mettre dans le « bain » (de pétrole, bien entendu). J'ai pris en sa compagnie une vaste et agréable leçon de choses.

L'Algérie : terre d'élection

Cela a débuté à bâtons rompus, dans un bureau du boulevard Saint-Saëns, PC de la direction générale, devant une grande carte géologique de l'Algérie et des Territoires du Sud.

« Le pétrole, tous les géologues vous le diront, m'annonce-t-il en préambule, se trouve dans les terrains sédimentaires. Voyez leur importance et constatez que l'Union française est particulièrement bien placée sur la carte du monde et notamment l'Algérie. Ceci vous explique l'importance du problème et des moyens que nous devons mettre en œuvre pour découvrir les gisements d'«huile».

Maintenant, si vous le voulez bien, en voiture et en route pour le Chéloff ! »

Vers le Chéloff

Nous roulons à vive allure en direction de l'ouest. Devant nous, à droite et à gauche, défile le paysage. Aux yeux d'un géologue, le paysage s'évoque par des noms mystérieux et néanmoins poétiques : plissements, failles, sédiments, lias, trias, jurassique, crétacé, oligocène, pliocène, miocène, secondaire, marnes, gypses, grès, roches cristallines, etc. Ce qui pour moi n'est qu'une harmonieuse croupe dorée par les chaumes d'automne est pour le savant un anticlinal ; cette belle combe par contre est un synclinal ! La Mitidja* disparaît avec ses vignobles, ses orangeries, et alors apparaît la mer mio-pliocène baignant les contreforts de l'Atlas.

Les origines du pétrole

Tandis que nous franchissons le col d'Adelia aux terres ravagées par un orage nocturne, mon cicerone m'explique les obscures origines du pétrole.

« L'hypothèse la plus courante est que le pétrole est formé par la décomposition à l'abri de l'air du "plancton" des mers secondaires.

» Le plancton, c'est la flore microscopique de la mer. Invisible et cependant si importante que les baleines, par exemple, ne se nourrissent que de lui. Lorsque les sédiments recouvrirent les mers, ils emprisonnèrent dans leur masse des quantités énormes de ce plancton, qui en se décomposant à l'abri de l'air donna le pétrole. Celui-ci s'est rassemblé ensuite dans des niveaux poreux où on le retrouve avec les eaux salées des anciennes mers. »

La mer du miocène

Mais nous arrivons dans le haut Chélif. D'Affreville jusqu'à la frontière marocaine, nous voici en pleine zone intéressante. Et tandis que notre auto nous emporte dans sa folle sarabande, M. Tenaille reconstitue pour moi le paysage rencontré. Ces collines pétrées en bordure de la plaine, c'est une vaste barrière corallifère précédant le véritable rivage de la mer miocène que constituait la plaine du Chélif.

« Les anciennes plages sableuses, voilà un terrain intéressant ! Vous commencez à entrevoir le processus des recherches. Il s'agit tout d'abord de déterminer les terres présumées à pétrole ; ensuite d'en retracer fidèlement la carte géologique, afin de situer le point le plus élevé de la couche. Le pétrole est en effet plus léger que l'eau ; il aura tendance à remonter au point le plus élevé des plis qui le contiennent, par conséquent dans les anticlinaux qui sont les plissements convexes des couches géologiques et non dans les synclinaux qui sont exactement le contraire. »

La recherche des anticlinaux

C'est pourquoi la détermination de ces anticlinaux est de toute première importance pour le travail de recherches. Trouver le point névralgique où le sondage donnera le meilleur résultat, voilà le point critique.

Nous voici rendus à Relizane, « base » de la SN REPAL pour la région du Chélif.

« Maintenant, je vais vous confier à mes géologues et aux ingénieurs de sonde. Vous irez avec eux “sur le tas”, et vous en apprendrez plus en les écoutant parler, en les voyant travailler qu'en prenant des notes fastidieuses. À demain ! Bonne nuit. Il est probable que ces lascars vous feront passer une nuit blanche, car le travail ne s'arrête jamais !

» Ensuite, quand nous reviendrons sur Alger, nous ferons le point. »

9 octobre 1948

II

Qu'a-t-on fait en Algérie jusqu'à présent ?

Relizane constitue actuellement la base de la SN REPAL pour le Chélif dirigée par Guilhaudis. Un vaste bâtiment logeant les bureaux d'études, un grand parc à matériel et des ateliers constituent une ruche très animée où règne un esprit d'équipe remarquable : cet esprit des « pétroliers » que j'aurai l'occasion d'apprécier pendant mon court séjour au milieu d'eux.

Car le fait qui saute aux yeux du profane est la complexité des problèmes qui régissent la recherche pétrolière. Il ne s'agit pas là d'un travail de charlatan. Le pétrole ne se décèle pas simplement sur un coup de baguette. Pour détecter dans les entrailles du sous-sol le gisement, pour forer le puits qui jaillira en bouleversant le régime économique d'un pays, il faut que les intelligences les plus diverses, les esprits les plus scientifiques, comme aussi les âmes les plus aventurières, au sens noble du terme, conjuguent leurs efforts : géologues, topographes, géodésiens, géophysiciens, chimistes, sondeurs, mécaniciens, chefs d'entreprises s'unissent et se complètent pour former un tout.

Un plan gigantesque

Il faut pour cela des capitaux énormes. Il faut également une persévérance et une ténacité exceptionnelles. Un plan de recherches, comme celui qui est entrepris actuellement en Algérie par la SN REPAL, s'étage sur dix ans. Les Américains, qui sont les grands spécialistes en la matière, ont depuis longtemps compris la chose. Ils admettent qu'une proportion de 10 % de réussite est un succès extraordinaire. Cela revient à dire qu'il faut parfois forer cent trous pour obtenir dix résultats positifs. Et chacun de ces forages coûte à lui seul des sommes astronomiques.

L'Algérie piétinait

C'est en partie ce qui explique jusqu'à présent l'insuccès des entreprises qui ont auparavant recherché du pétrole en Algérie. Alors qu'au Maroc et en Tunisie un plan d'ensemble et de vastes moyens étaient mis en œuvre, l'Algérie piétinait.

Pourtant, si l'on considère les « indices » pétroliers de notre contrée, indices qui se chiffrent à plus de cent, on est étonné de constater le long désintéressement des pouvoirs publics pour une question aussi importante, aussi vitale que celle du pétrole.

Avant que le Service des recherches minières ne fût créé, et surtout avant que la REPAL ait entrepris les gigantesques réalisations dont nous allons parler, qu'avait-il été fait en Algérie ?

J'aurai l'occasion de faire, au cours de ce reportage, la description et l'historique des suintements de Sidi-Aïssa (oued* Gueterini). L'histoire du pétrole algérien semble en fait uniquement rattachée au bassin du Chélif. Dès 1890,

de nombreux travaux avaient été effectués par de petites sociétés ou même des particuliers ; travaux sommaires voués à l'échec. De 1913 à 1923 cependant, un groupe anglais, le groupe Pearson, utilisant des techniciens américains, a fait des recherches très précieuses et a pour cela dépensé « vingt-cinq millions de l'époque ». Neuf trous avaient été forés, des structures établies, tous résultats qui encore actuellement sont utilisés pour les recherches.

Par suite de complications administratives, de tracasseries, Pearson cessa ses recherches. Peut-être eût-il à l'époque continué si les découvertes du Texas et du Venezuela n'étaient venues lui offrir un champ d'action beaucoup plus immédiat. On a pu dire que les recherches avaient été abandonnées. Des renseignements très précis permettent au contraire d'affirmer qu'il n'y avait là que partie remise.

L'accident d'Aïn-Zeft

C'est en 1920 que se produisit le tragique accident d'Aïn-Zeft, où le groupe Pearson entreprenait un sondage très sérieux. Aïn-Zeft se trouve dans le Dahra, au nord de Relizane ; l'outil de sondage s'étant brisé et ne pouvant être retiré, les techniciens, afin de pouvoir continuer leur travail, décidèrent de provoquer une explosion à l'endroit où il obstruait le trou de forage. Une erreur technique se produisit ; la charge resta-t-elle coincée à proximité de la surface du sol ou bien une mèche instantanée fut-elle posée par erreur au lieu d'une mèche à retardement ? L'explosion en tout cas se produisit en surface, tuant les cinq ingénieurs et deux techniciens. La légende s'empara bientôt de l'histoire : « Les Américains ont fait sauter les puits ! » dit-on de toute part. Sans réfléchir qu'il était toujours possible de forer un nouveau trou à quelques mètres du premier.

Le groupe Pearson disparu, les recherches furent pratiquement abandonnées, à l'exception du petit gisement de Tliouanet, peu profond et qui encore aujourd'hui débite ses trois cents litres par jour, après avoir donné trois mille tonnes en 1929. Mais pour Tliouanet, comme pour Sidi-Aïssa, il s'agit là beaucoup plus d'un « indice » que d'un véritable « gisement ».

*Un grand reportage de **Roger Frison-Roche***

A la recherche de l'« or noir »

III. A TLIOUANET et RELIZANE avec les vétérans du pétrole...

J'ai rejoint Tliouanet en compagnie d'un géologue de la R.E.P.A.L. chargé de poursuivre mon éducation pétrolière. Tliouanet constitue un suintement naturel en bordure de la route nationale de Mascara. Là, comme un peu partout où les mêmes suintements existent en Algérie, son existence est connue depuis des siècles par les tribus indigènes qui utilisent le pétrole pour soigner divers maux, notamment la gale des moutons et des chameaux.

Tliouanet

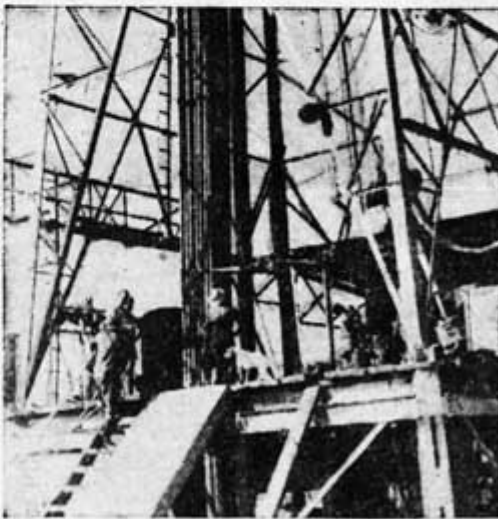
En 1914, une société y fora un petit puits éruptif. Travaillant avec de faibles moyens, elle obtint quelques petits résultats, puis abandonna ses travaux en 1914. Actuellement le « Repal » a installé un camp de travail à Tliouanet. Ce camp sera d'ailleurs prochainement transféré à Relizane lorsque les bâtiments d'habitation du personnel seront achevés.

La nuit tombe lorsque, ayant escaladé la première rampe des collines qui dominent le Chéliff, nous arrivons à Tliouanet. C'est une région étendue, ravagée, triste. Le paysage classique des « marnes bleues » qui recouvrent généralement les gisements de pétrole. Sur une butte, un derrick abandonné dresse sa charpente métallique comme un squelette ; puis, dans un vallon, voici l'exploitation elle-même, très sommaire, deux ou trois puits de cent à cent cinquante mètres, donnant une moyenne de 300 litres par jour, pompés et raffinés sur place dans une petite distillerie. Le gaz de pétrole, très riche en calories, est dirigé par une canalisation vers le camp des Techniciens distant de deux kilomètres. C'est tout !

Un laboratoire de recherches

Mais le véritable intérêt de Tliouanet est précisément dans ses baraques bien installées, dans ces maisons légères créées par la société et qui abritent jusqu'à présent les laboratoires.

◆ SUITE PAGE 2 ◆



La plateforme du derrick sur laquelle se trouve le « Rotary ». Remarquez, à gauche, les éléments de tubes prêts à être descendus et vissés dans le forage

10-11 octobre 1948

III

À Tliouanet et Relizane avec les vétérans du pétrole

J'ai rejoint Tliouanet en compagnie d'un géologue de la REPAL chargé de poursuivre mon éducation pétrolière. Tliouanet constitue un suintement naturel en bordure de la route nationale de Mascara. Là, comme un peu partout où les suintements existent en Algérie, son existence est connue depuis des siècles par les tribus indigènes qui utilisent le pétrole pour soigner divers maux, notamment la gale des moutons et des chameaux.

Tliouanet

En 1914, une société y forait un petit puits éruptif. Travaillant avec de faibles moyens, elle obtint quelques petits résultats, puis abandonna ses travaux en 1914. Actuellement la REPAL a installé un camp de travail à Tliouanet. Ce camp sera d'ailleurs prochainement transféré à Relizane lorsque les bâtiments d'habitation du personnel seront achevés.

La nuit tombe lorsque, ayant escaladé la première rampe des collines qui dominent le Chélif, nous arrivons à

Tliouanet. C'est une région dénudée, ravinée, triste. Le paysage classique des « marnes bleues » qui recouvrent généralement les gisements de pétrole. Sur une butte, un derrick abandonné dresse sa charpente métallique comme un squelette ; puis, dans un vallon, voici l'exploitation elle-même, très sommaire, deux ou trois puits de cent à cent cinquante mètres, donnant une moyenne de trois cents litres par jour, pompés et raffinés sur place dans une petite distillerie. Le gaz de pétrole, très riche en calories, est dirigé par une canalisation vers le camp des techniciens distant de deux kilomètres. C'est tout !

Un laboratoire de recherches

Mais le véritable intérêt de Tliouanet est précisément dans ces baraquements bien installés, dans ces maisons légères créées par la société et qui abritent jusqu'à présent les laboratoires.

Ici se rassemblent et confrontent leurs travaux les jeunes savants de l'équipe REPAL, dirigés par Badoux, le chef géologue du secteur de Relizane.

Dans un grand bureau de travail couvert de diagrammes, de cartes, d'esquisses, voici justement l'un d'eux, un jeune géologue suisse qui termine une « structure » du bassin de la Mina.

« Nous devons tout d'abord relever la carte géologique du secteur que nous désirons prospector. Pour cela, nous repérons les bords extrêmes du bassin, là où les couches affleurent et laissent deviner leur pendage, leur direction ; puis nous établissons des coupes de terrain, qui rétablissent, en profondeur, l'épaisseur et la forme de ces couches. Dans les zones désertiques, nous utilisons beaucoup la photo aérienne qui donne d'excellents résultats. Nous tâchons de déceler les points favorables où devront être placés les forages, c'est-à-dire les points

élevés des anticlinaux ou autres structures. Ce long travail nous permet d'établir la "carte structurale" du bassin. Le document de base pour l'exécution des forages. »

Dans un laboratoire, voici des centaines d'échantillons, de terres, de gravats, des carottes de sondage, étiquetés, classés avec soin. C'est ici le domaine du microscope, l'étude des infiniment petits, des microfossiles.

Plus loin, voici le coin des géophysiciens. Dans ce domaine, les progrès scientifiques sont très grands. Les sondages électriques donnent des résultats extraordinaires qui permettent de gagner beaucoup de temps.

« Voilà pour le travail de laboratoire, dit le jeune savant. Mais, voyez-vous, notre vie se passe constamment sur le "tas", soit sur le terrain pour les relevés géologiques, soit sur le derrick pour surveiller les opérations minutieuses du sondage.

» D'ailleurs, j'ai l'impression que cette nuit il y aura du travail à Warnier. Redescendons à Relizane et nous serons fixés. »

Un au revoir à sa femme, à son enfant. « On ne sait jamais quand on part et quand on rentre ! Ça fait partie du métier, mais c'est un bien beau métier ! »

Relizane QG des « pétroliers »

À Relizane, le groupe des pétroliers se retrouve généralement le soir à la terrasse du café de Bordeaux. Les voici ce soir entourant familièrement leur directeur, discutant franchement avec lui des problèmes techniques qui se posent constamment pour eux.

Ils viennent de tous les horizons. Jusqu'à présent, la France s'est peu souciée de constituer des équipes de techniciens, que ce soient des sondeurs ou des géologues spécialisés. Il a fallu le Maroc, puis Saint-Gaudens pour

qu'un élan décisif soit donné à la formation des techniciens du pétrole.

On demande des techniciens

Pourtant, que de belles situations s'offrent ainsi aux jeunes Français qui se dirigeraient sur cette branche. Une vie large, sportive, un travail passionnant, des voyages à travers le globe... Tous ceux qui m'entourent manifestent très nettement leur joie de vivre ; ils aiment leur métier. Quand on songe à l'encombrement des carrières libérales, aux milliers de docteurs en droit ou de docteurs tout court qui, chaque année, attendent de ce malheureux parchemin un mandarinat quelconque, on ne peut qu'amèrement regretter que nos jeunes gens ne soient pas mieux conseillés et mieux dirigés vers certaines carrières inconnues du grand public.

« Il y a eu la période d'avant-guerre, où des techniciens français ont été formés en petite quantité, puis la conflagration mondiale a tari le recrutement, me renseigne M. Tenaille. Entre ma génération et les jeunes actuels, il y a un grand vide, qui d'ailleurs se comble peu à peu. Nous avons pu former des équipes de jeunes français, qui quoi qu'on puisse dire et médire de la génération actuelle sont dignes des anciens. Ils “mordent” avec amour dans leur nouveau métier. »

Les vétérans du pétrole

« Vous les voyez ici entourés de vétérans du pétrole. Ainsi ce géologue barbu aux yeux clairs vient de l'Asie Mineure, cet autre de l'IPC (lisez Irak Petroleum C^{ie}). Ce

chef sondeur a travaillé en A.É.F., en Guinée, au Maroc... Ce jeune que vous voyez à mes côtés partira prochainement pour le Gabon, et un de ses camarades ira étudier aux USA des questions très précises. La Tunisie m'a pris un jeune et m'a envoyé en échange un géologue travaillant là-bas. Cet ingénieur de forage vient de Saint-Gaudens. Il est indispensable que leur expérience s'étende sur plusieurs pays, sur des reliefs et des sols différents. C'est en confrontant les résultats obtenus dans tous les pays que la recherche des pétroles a pu progresser. »

La conversation est générale. « À Maracaïbo... », dit l'un, et d'évoquer la mer intérieure du Venezuela, sur laquelle, sortant des eaux, s'élève la forêt des derricks... « Quand j'étais en Anatolie ! » dit un autre... « Un soir sur les bords du lac de Van... » Et mon esprit vogue vers ces solitudes asiatiques. Mais déjà nous voici au Texas, puis d'un bond dans la forêt vierge. « Là-bas, le travail est infiniment plus délicat. Tout est recouvert par la végétation équatoriale. Il faut travailler le long des marigots, prospector les berges des fleuves... »

Dans la grand-rue de Relizane, la population locale a connu le *paséo* du soir cher aux Oranais. Une camionnette vient se ranger en bordure du trottoir, conduite par un ingénieur.

« En route ! Nous allons à Warnier... Vous venez avec nous, je crois ! »

Une partie de l'équipe remonte vers Tliouanet, tandis que trois ou quatre techniciens se dirigent vers l'anticlinal de Warnier, où se trouve en action le plus grand derrick de l'Algérie.

12 octobre 1948

IV

À Warnier, sur l'emplacement du sondage le plus profond de l'Algérie (2 400 mètres)

La SN REPAL a commencé actuellement deux grands forages : l'un sur l'anticlinal de Rabelais, l'autre sur celui de Warnier. Deux grands *rotarys* y sont en action. Ce soir, c'est à Warnier que nous nous rendons.

Nous voici donc remontant en pleine nuit le Chélif, de Relizane à Orléansville. Un orage, une trombe d'eau plutôt, s'est abattue cet après-midi, déversant des tonnes de boue sur la route nationale. « Pourvu qu'il n'ait pas plu à Warnier, s'inquiète mon compagnon de route, car autrement jamais nous ne pourrions passer ! »

Un phare dans la nuit ?

Au nord, dans la nuit claire, les collines du Dahra se silhouettent faiblement. Sur l'une d'elles brille un phare, semble-t-il, ou plutôt une balise lumineuse.

« Voilà le chantier », désigne Nicod en me montrant les lumières.

Nous traversons Orléansville sans nous y arrêter, prenons la route de Ténès, puis celle de Rabelais, la route

est détrempée : « Nous ne passerons pas, nous ne passerons pas !... Mais si nous passerons, hurra ! Il n'a pas plu sur le Dahra. » Nicod est joyeux.

Bientôt nous nous engageons dans la piste.

« Elle a dix-sept kilomètres de long. Elle doit escalader une colline de trois cents mètres de haut. Elle a été entièrement réalisée par nos services à coups de bulldozers. Vous verrez le travail en plein jour !

— Était-ce nécessaire ? demandé-je ingénument.

— Vous comprendrez une fois arrivé », dit-il en souriant.

Le pick-up Ford, chargé à une tonne, se lance bravement à l'assaut de la montagne. La nuit masque les ravins, mais ne tempère pas le pourcentage impressionnant des côtes.

La piste a été rabotée dans les marnes, qui à la moindre pluie deviennent si glissantes que le charroiage est alors impossible. C'est ce qui explique l'inquiétude passée de mon compagnon.

Un spectacle gigantesque

Mais, pour l'instant, dans la fraîcheur nocturne, sous un ciel étoilé, nous montons ; nous montons dans un grand ronronnement de moteur, prenons des virages très secs, puis courons sur les crêtes, dans une succession de montagnes russes. Bientôt, à un tournant, voici qu'apparaît, éblouissant de lumière, éclaboussé par les projecteurs, le gigantesque derrick. Couvrant le bruit de notre moteur, le grondement des machines, le halètement des pompes, le grincement des moufles fracassent la paix de ces solitudes.

Je dois humblement avouer qu'il y a dans cette manifestation mécanique quelque chose de très émouvant. Ce gigantesque pylône de quarante-quatre mètres de hauteur, d'où s'enfoncent à plus de deux kilomètres et demi

sous terre les drains destinés à saigner l'or noir des gisements, semble une sorte de création diabolique. Approchons !

Sur une vaste esplanade creusée par l'homme repose, solidement ancré, le pylône d'acier. Un énorme moufle de six tonnes soutient à travers la plaque tournante du rotary la sonde qui s'enfonce dans les profondeurs du sous-sol.

Sur la passerelle du commandement

À quatre ou cinq mètres de hauteur, une grande plateforme est établie sur laquelle se passent la plupart des opérations : le « plancher ».

On y accède par des escaliers de fer, une passerelle permet d'y faire le tour du pylône. Une passerelle ! C'est bien ça, comme sur un navire ! Et dans cette cabine se trouvent le commandant, l'ingénieur de sonde et ses hommes, des spécialistes, habitués à effectuer dans des temps record les manœuvres qui semblent les plus compliquées. Qu'il s'agisse d'accrocher à vingt-trois mètres de hauteur les lourds tubes d'acier qui seront vissés au fur et à mesure dans le trou foré par le trépan ; qu'il s'agisse de brancher les canalisations, de fabriquer de la « boue », qui sera envoyée sous pression à l'intérieur du forage ; que ce soit pour manœuvrer les fûts, les tuyauteries, les « tricônes », tout se fait instantanément, mécaniquement. Et pourtant, tout ici est gigantesque, lourd, encombrant, rien ne peut se faire à la main. Des pinces énormes accrochées à des filins d'acier et maniées mécaniquement vissent, dévissent, enfonce, retirent... En fait, huit hommes suffisent pour assurer la marche du sondage. Et comme celui-ci fonctionne jour et nuit, trois équipes de huit hommes se relaient sans cesse pour effectuer chacune trois « postes » de huit heures.

2 400 mètres sous terre

« Sur cet anticlinal de Warnier, la sonde est descendue à deux mille quatre cents mètres ; c'est à la fois la limite permise par le derrick employé (il existe encore une taille au-dessus, mais la SN REPAL ne la possède pas encore) et le record de profondeur en Algérie. »

Ponet, le jeune ingénieur qui dirige le sondage, m'apprend cela avec fierté ; je vous l'ai dit, cet esprit d'équipe est étonnant ! Et j'imagine quelle pourra être la joie de tous lorsque le pétrole jaillira. Car il jaillira, ils en sont tous persuadés, il jaillira un jour, peut-être pas sur ce trou, peut-être tout à côté, peut-être ailleurs, mais il sortira à flots, éclaboussant tout alentour.

« Tout est paré, monsieur, voyez sous la plate-forme ces deux grandes tringles, maniées par deux volants, elles commandent l'ouverture ou la fermeture des vannes. Si jamais le gisement venait à sortir en un tumultueux geyser, il suffirait de tourner ces deux volants pour arrêter instantanément le jaillissement, éviter ainsi l'incendie, et la perte d'un carburant précieux. »

Une véritable usine

« Je n'imaginais pas qu'un forage puisse représenter un tel matériel, une véritable usine somme toute.

— Pour celui-ci, il a fallu construire dix-sept kilomètres de piste, une canalisation d'eau de quatorze kilomètres, pompée de la plaine jusqu'ici. Car nous faisons une consommation considérable d'eau. Ajoutez le transport du carburant (mille litres par vingt-quatre heures en plein forage...), le ravitaillement des hommes, l'installation d'un camp... Répétez cela pour des centaines de forages... Vous

aurez une idée de l'importance de cette prospection. Et vous comprendrez l'insuccès fatal des petites entreprises.

— Où en est ce forage ? »

L'étude des boues

« Nous avons descendu le tricône (c'est comme son nom l'indique un triple cône dentelé, qui burine le sol et la roche et chasse sous pression de boue les résidus du forage dans les canalisations), nous avons descendu le tricône à deux mille quatre cents mètres, et ce sondage nous a permis de réaliser par l'étude des boues recueillies une coupe très exacte des niveaux géologiques. Car tant que la sonde fonctionne, il y a constamment un géologue sur le chantier. Celui-ci, Winisick, est chargé de recueillir les résidus minéralogiques qui, au sortir des canalisations, sont tamisés automatiquement ; les boues s'écoulent, les parcelles de terrain, les débris de roche, les fossiles restés dans le tamis sont envoyés au laboratoire pour examen. Le temps de remontée des boues, très exactement calculé, donne la profondeur des couches. »

Le procédé de Schlumberger

« Mais il y a mieux. Il y a le procédé Schlumberger, découvert par le Français du même nom, qui détermine électriquement la profondeur des couches, et inscrit sur un diagramme filmé la porosité et la résistivité des roches. Un courant est envoyé dans le puits de sondage ; c'est ce courant qui, traversant les étages géologiques, en détermine avec précision la composition et la profondeur. Telle roche est résistante au courant, mais plus poreuse, telle autre moins poreuse se laissera par contre facilement

traverser. On connaît les diverses qualités des roches rencontrées et avec l'habitude, on peut lire ces diagrammes avec précision et savoir à un mètre près la position des couches.

— Merveilleux ! »

Un tester

« Ce soir, nous allons effectuer un “tester”. Nous avons déterminé que la couche intéressante se trouverait ici à un peu plus de mille mètres de profondeur. Nous avons donc retiré près de mille trois cents mètres de tiges. Puis nous avons coulé un ciment pour obturer le forage à la profondeur voulue. Ce soir, nous allons perforer les tubes à cette profondeur pour mettre brutalement en contact avec la pression atmosphérique la couche à traiter. C'est ce qu'on appelle un “tester”. Regardez, les foreurs vont remonter toutes les tiges de sondage. Pendant ce temps, le spécialiste du procédé Schlumberger va équiper son “canon électrique”. »

Dans un vaste camion laboratoire équipé avec les derniers perfectionnements scientifiques, un jeune technicien amorce son canon. C'est un tube d'acier de la dimension du trou foré, muni de quelque vingt bouches à feu, qu'il charge méthodiquement de poudre et de balles perforantes. Chaque déflagration est faite par un détonateur électrique. Il suffit de descendre le canon à la profondeur voulue et d'appuyer successivement sur les boutons qui commandent les détonateurs électriques.

Toute la nuit, ces opérations se poursuivent. Et le jour vient, découvrant le paysage.

14 octobre 1948

V

Tandis que se poursuit un vaste plan de prospection dans le Hodna et le Sud algérien... la première raffinerie algérienne s'installe à Sidi-Aïssa

Le jour vient, découvrant le paysage : nous sommes sur une crête de collines jaunes dominant de trois cents mètres le Chélif ; le derrick est installé sur un seuil entre deux croupes. Le soleil commence à faire briller son énorme charpente métallique ; à une centaine de mètres de distance s'étagent les baraquements du camp. Il faut repartir, je fais mes adieux à Pouet, qui grimpe sur sa passerelle de commandement. Et nous reprenons la piste, ah, cette piste ! Un vrai toboggan de montagnes russes, qui dévale jusqu'à la plaine. Il vaut mieux la faire de nuit, on s'en rend moins compte.

Le Hodna, l'Atlas saharien

Et comme nous rentrons à Alger, M. Tenaille me donne les dernières précisions nécessaires sur les recherches que la REPAL entreprend en Algérie.

« En dehors du bassin du Chélif, les terrains favorables se rencontrent, en Algérie, tout d'abord sur la

lisière sud de l'Atlas, en bordure des hauts plateaux. C'est la région de Sidi-Aïssa, où nous allons installer très prochainement un derrick à l'oued Gueterini ; c'est le Hodna qui sera prospecté incessamment ; c'est la région frontière algéro-tunisienne vers le Kouif, Tébessa.

» Enfin il y a, en lisière sud de l'Atlas saharien, une zone riche en promesses également, pour laquelle nous avons déjà effectué un très sérieux travail de topographie et de photographie aérienne. C'est la région d'Ouled Djellal, où une équipe travaille sans relâche. »

Un plan décennal

« Sur combien d'années pensez-vous étaler votre programme de recherches et d'exploitation ?

— Vous devez comprendre toute la difficulté et la complexité de notre tâche. Nous procédons méthodiquement, en mettant de notre côté toutes les garanties. Notre plan s'échelonne sur de nombreuses années, de cinq à dix ans en tout cas. À moins que par une chance inespérée un sondage heureux se révèle tout de suite productif.

— Et Sidi-Aïssa ?

— Sidi-Aïssa est un suintement naturel. Néanmoins, la région offre suffisamment d'indices pour que, en dehors du Chélif, notre premier derrick y soit installé. Pour cette région, nous avons passé un accord avec une société privée, et nous unirons nos efforts pour prospecter toute cette région. Il est, en effet, particulièrement intéressant, je dirais même nécessaire que l'industrie privée s'intéresse à nos travaux et participe aux recherches. Un heureux accord a pu être conclu de la sorte. »

Et voici Sidi-Aïssa

Donc par cette lumineuse matinée d'octobre, ayant laissé les brumes humides de la Mitidja, nous avons gagné Aumale, où les drapeaux des fêtes militaires flottaient encore au vent, puis escaladé le col de Dihra, cette selle fauve entre deux sommets arrondis et dénudés, pour redescendre vers Sidi-Aïssa et les hauts plateaux, marches du désert.

À mi-chemin, entre le Dihra et Sidi-Aïssa, en bordure de la route nationale, dans un vallonnement saharien entouré de crêtes rocheuses perçant à vif comme des fortifications un sol stérile, m'apparurent alors les installations de la première usine de raffinage de pétrole installée en Algérie.

Une raffinerie moderne

Une installation dispersée sur une large étendue afin de respecter les consignes de sécurité : ici des réservoirs alignés brillaient de toute leur peinture métallisée ; plus loin, presque achevé, le four où l'huile brute, portée à plus de quatre cents degrés et gazéifiée, va gagner la colonne de transformation, et cette même colonne déjà dressée dans sa tour métallique ; enfin tout alentour les bâtiments de la future exploitation, le réservoir en construction sur la colline, le transformateur.

« Il y a six mois, il n'y avait rien ici, me dit fièrement M. André Rosfelder, directeur de la société RAFAL. Cette usine, qui fait partie du plan d'industrialisation de l'Afrique du Nord, a été montée de toutes pièces. Elle offre en outre cette particularité qu'elle est démontable, cela veut dire que pour une raison ou une autre – admettons que nos espoirs

dans cette région soient déçus –, nous pourrions la remonter instantanément ailleurs.

— Somme toute, vous avez eu l'audace de construire avant d'avoir foré ?

— Les indices géologiques et naturels sont tels que le bassin de Sidi-Aïssa et du Hodna nous paraît bien être le plus riche en pétrole de toute l'Algérie. D'ailleurs, vous verrez dans quelques instants, quand nous serons au puits... »

15 octobre 1948

VI

À l'oued Gueterini, dans lequel le marabout Sidi Aïssa trempait les moutons pour les guérir de la teigne

Le marabout Sidi Aïssa

Pour se rendre à l'oued Gueterini, il faut emprunter une piste qui, cette fois, a été construite entièrement par la société RAFAL (lisez : Raffineries algériennes). Connaissant après mon séjour dans le Chélif toutes les difficultés d'une telle entreprise, je ne peux qu'admirer l'audace de ceux qui, à titre privé, ont tout créé. Voici devant nous l'oued Gueterini. En arabe *guetrane* signifie « goudron », et c'est d'ailleurs l'histoire de la découverte de ce suintement. Une épidémie de teigne décimait les troupeaux de moutons des hauts plateaux, et rien n'arrêtait le mal, lorsqu'un Arabe judicieux nommé Aïssa décida de les tremper et de les frotter dans les eaux noires qui sortaient de l'oued Gueterini. L'épidémie cessa. Le marabout Sidi Aïssa connut dès lors une grande renommée, et cette renommée s'est conservée jusqu'à nos jours.

« À la fin du XVIII^e siècle, continue M. André Rosfelder, un Anglais nommé Shaw en signalait l'existence.

» Il avait, en outre, été frappé par le fait que les gens de la région se servaient de gourdes d'alfa* tressé et imprégné de goudron, coutume qui s'est poursuivie jusqu'à nos jours. En 1913, une exploitation embryonnaire fut créée ; en 1941, des sondages à faible profondeur donnaient une production d'une tonne par jour et ce carburant était utilisé sur place par une société de transports. Enfin, en 1948, RAFAL acquérait les droits et titres et reprenait les recherches. »

Des puits à ciel ouvert

« Nous ne sommes pas ici en présence d'une exploitation par forage, comme c'était le cas à Tliouanet. La technique est toute différente. Le suintement affleure le sol ; on pratique de larges puits peu profonds – vingt à vingt-cinq mètres environ –, l'huile coule le long des parois et s'accumule dans le fond. On pompe régulièrement l'huile recueillie par ce procédé. Actuellement, nous avons dû procéder à la réfection des anciens puits, au creusement de nouveaux ; nous recueillons plusieurs centaines de litres par jour par ces moyens empiriques ; mais nous augmentons chaque jour la production par le creusement de galeries latérales qui se déversent dans le puits et nous atteindrons bientôt les mille litres de l'ancienne production.

» Voulez-vous descendre ? »

Une galerie inclinée nous conduit sous terre jusqu'à mi-profondeur d'un puits à l'air libre. Tout ici sent le pétrole : il serait imprudent de fumer, car il se dégage des gaz éminemment inflammables, et la société RAFAL exerce une surveillance intense ; chaque ouvrier est fouillé avant sa descente. Pas d'allumettes, pas de briquets ! Une ventilation mécanique a d'ailleurs été adaptée, qui renouvelle constamment l'air et disperse les nappes de gaz.

« Remontons, voulez-vous ! conseille le chef de chantier, M. Labesse (un jeune parachutiste qui, rendu à la vie civile, s'est passionné pour la question du pétrole). Si vous restiez plus longtemps, vous éprouveriez l'ivresse spéciale que procurent les gaz de pétrole. Cela se traduit généralement par un rire inextinguible. »

Et le pétrole jaillit !

« Savez-vous, continue-t-il, que nous avons eu l'autre jour une grosse émotion ! Comme nous creusions une galerie, le pétrole a jailli tout à coup, en gros jet. Immédiatement, je fais évacuer le puits. Nous avons pompé pendant deux heures, puis tout s'est arrêté. Sans doute avons-nous atteint une petite poche, vraisemblablement le fond d'un ancien puits comblé. Mais un instant, nous avons pensé que nous avons trouvé la faille. Ah, ce jour-là, quelle joie ! »

Ici, comme au Chélif, c'est le même enthousiasme. Le géologue de la REPAL me renseigne : « M. Rosfelder vient de terminer un travail très important. Il a établi la "structure" de l'endroit où nous sommes. Bientôt on érigera le derrick. Une sorte de filiale a été créée entre la REPAL et RAFAL, qui sous le nom de Société des pétroles d'Aumale, prospectera un périmètre de quatre mille cinq cents kilomètres carrés. L'avenir est riche en possibilités, conclut mon jeune cicérone. C'est pourquoi nous n'avons pas hésité à créer cette première raffinerie, la première d'Algérie aussi importante que celle du Petit-Jean, au Maroc, qui pourra traiter quarante tonnes d'huile brute par jour. Pour l'instant, la production des suintements suffira à assurer son fonctionnement en attendant que les forages aient donné des résultats positifs. »

Peu après, je regagnais Alger, nettement impressionné par l'optimisme de tous les chercheurs que j'avais

rencontrés, favorablement influencé par le sérieux des recherches entreprises. Il est certain que s'il y a du pétrole en Algérie, ce sont des gens comme eux qui le trouveront. Et cela peut bouleverser toute l'économie de notre pays.

16 octobre 1948

L'Écho d'Alger

**Un grand reportage
sur les pistes automobiles
sahariennes**

**DU HOGGAR AU SOUDAN À TRAVERS
L'ADRAR DES IFORAS***

Un grand reportage sur les pistes automobiles sahariennes

Du Hoggar au Soudan à travers l'Adrar des Iforas

En guise de préface

JE reviens du Soudan. Par le Sahara, j'ai vérifié une fois de plus l'éclatante définition du professeur Gautier lorsque, parlant de l'Afrique du Nord il la définissait ainsi : « l'île du Moghreb ». Sans doute, si j'avais, comme il est de coutume actuellement, traversé la mer Saharienne en avion, n'aurais-je pas pu mesurer à sa juste valeur l'immensité des étendues désertiques.

Mais la piste reste ce qu'elle fut au début : un lien ténu, fragile, entre le Tell algérien et le Sahel soudanais. En la parcourant ainsi, du nord au sud et inversement, on prend conscience de l'échelle monstrueuse des distances, on réalise également le fâcheux de toute entreprise humaine, sa vulnérabilité aux emprises du temps, son caractère provisoire et cependant son indispensable utilité.

PAR
R. FRISON-ROCHE

Qu'on le veuille ou non, entre l'Afrique du Nord et nos territoires d'outre-désert, entre l'Algérie et le reste de l'Afrique, il y a deux mille kilomètres de désert absolu au point le plus étroit, trois mille (à vol d'oiseau) à l'endroit le plus large. Ce désert, la France l'a pacifié, puis maîtrisé — non pas dans sa fureur humaine, mais bien au contraire dans ses déchaînements physiques et climatiques et, finalement, rendu perméable, en quelques points, à une infiltration régulière.

Les Pionniers : de Laperrine à Georges Estienne

Les premiers essais sérieux de pénétration automobile au Sahara datent de 1916 et sont dus au général Laperrine qui envoya deux voitures d'Ouargla sur In-Salah. Une seule arriva : elle mit vingt jours pour accomplir le trajet. Plus que le temps normal d'un bon mchariste. En 1917, le capitaine Sigonney, puis le général Laperrine conduisirent cinq voitures à In-Salah. En 1918, le général Laperrine, toujours sur la brèche, et le lieutenant Bellot se rendent à Aoulef, puis poussent 300 kilomètres au sud d'In-Salah, sur une piste aménagée en direction du Hoggar. En 1919, le commandant Bettendorff couvre le circuit de la Saoura et du Tidikelt, soit 2.800 kilomètres ; il a comme officier, le lieutenant Audain-Dubrenil.

● SUITE PAGE 2 ●

Paris (F.F.). — Garry Davis, le citoyen du monde, a été reçu en fin d'après-midi par M. Vincent Auriol.



En guise de préface

Je reviens du Soudan, par le Sahara. J'ai vérifié une fois de plus l'étonnante définition du professeur Gautier lorsque, parlant de l'Afrique du Nord, il la définissait ainsi : « l'Île du Maghreb ». Sans doute, si j'avais, comme il est de coutume actuellement, traversé la mer saharienne en avion, n'aurais-je pas pu mesurer à sa juste valeur l'immensité des étendues désertiques.

Mais la piste reste ce qu'elle fut au début : un lien ténu, fragile entre le Tell* algérien et le Sahel soudanais. En la parcourant ainsi, du nord au sud et inversement, on prend conscience de l'échelle monstrueuse des distances, on réalise également le factice de toute entreprise humaine, sa vulnérabilité aux emprises du temps, son caractère provisoire et cependant son indispensable utilité.

Qu'on le veuille ou non, entre l'Afrique du Nord et nos territoires d'outre-désert, entre l'Algérie et le reste de l'Afrique, il y a deux mille kilomètres de désert absolu au point le plus étroit, trois mille (à vol d'oiseau) à l'endroit le plus large. Ce désert, la France l'a pacifié, puis maîtrisé – non pas dans sa fureur humaine, mais bien au contraire dans ses déchaînements physiques et climatiques et, finalement, rendu perméable, en quelques points, à une infiltration régulière.

Les pionniers : de Laperrine à Georges Estienne

Les premiers essais sérieux de pénétration automobile au Sahara datent de 1916 et sont dus au général Laperrine qui envoya deux voitures d'Ouargla sur In Salah. Une seule arriva ; elle mit vingt jours pour accomplir le trajet. Plus que le temps normal d'un bon méhariste. En 1917, le capitaine Sigonney, puis le général Laperrine conduisent cinq voitures à In Salah. En 1918, le général Laperrine, toujours sur la brèche, et le lieutenant Bellot se rendent à Aoulef, puis poussent trois cents kilomètres au sud d'In Salah, sur une piste aménagée en direction du Hoggar. En 1919, le commandant Bettembourg couvre le circuit de la Soura et du Tidikelt, soit deux mille huit cents kilomètres ; il a comme officier le lieutenant Audoin-Dubreuil.

Enfin, en 1920, a lieu le plus gros effort avec l'envoi de trente-deux automobiles sur le Hoggar. Il s'agit d'un convoi chargé de préparer et de ravitailler le raid aérien du général Laperrine et du commandant Vuillemin, raid qui devait se terminer tragiquement par la mort du général près d'Anesberaka. Ce convoi subit les pires avatars : crevaisons, pannes, ensablements ! Neuf voitures seulement atteignirent Tamanrasset, deux regagnèrent Ouargla. Un échec ? Non, une expérience utile ! Entre-temps, les lieutenants Brunet et Prévost s'étaient portés à la recherche des aviateurs, perdus sur un fragment de piste préparée, entre Tamanrasset et le puits de Tin-Rehro, à mi-chemin de Tin-Zaouaten.

C'est en 1921-1922 qu'Audoin-Dubreuil essaie à Touggourt les voitures à chenille qu'André Citroën devait lancer sur la traversée du Sahara. On se souvient du retentissement de la croisière Citroën qui, entre le 17 décembre 1922 et le 4 janvier 1923, se rendit de Touggourt à Tombouctou par Tamanrasset et Tin-Zaouaten. Cette mission voit poindre un nom qui restera célèbre dans les annales de la pénétration automobile saharienne. Il

s'agit du lieutenant Georges Estienne, qui prépara minutieusement le ravitaillement de la mission Citroën et, dès cette année, conçut son audacieux projet de traversée du Tanezrouft, d'Ouallen à Tessalit.

Ayant recueilli minutieusement tous les renseignements connus sur cette mystérieuse région, Estienne en déduisit qu'elle se présentait comme un reg uni et favorable au roulage.

Le 9 novembre 1923, la mission Georges d'Estienne quittait Beni-Ounif, dans le Sud oranais. Dès cette époque, son chef utilisait au maximum les moyens que la technique de l'époque mettait à sa disposition. Un avion léger, à ailes repliables, était remorqué par une autochenille Citroën. Cependant, la mission faillit bien rester définitivement dans les sables du Grand Erg occidental, un peu avant Timimoun. Une pluie miraculeuse, durcissant les sables, permit de sortir les véhicules du chaos des sables où ils étaient en perdition. Ce trajet n'a été accompli à nouveau que l'an passé par une section automobile de la Légion étrangère ; il reste comme un exploit sportif sans précédent.

Mais, une fois sorti du guêpier du Grand Erg, Estienne se rendit à Adrar, puis à Ouallen, dernier puits reconnu. Au-delà, c'était l'inconnu, c'était surtout le terrain de parcours favori des rezzous* partis du Tafilalet ou du Río-de-Oro. Crânement, Estienne se lançait plein sud et atteignait Tessalit. Il était de retour à Adrar vingt-trois jours après. La piste de Bidon-V était trouvée. C'est encore, à l'heure actuelle, la plus directe et la plus courte entre l'Algérie et le Niger. Son seul ennui est de traverser, sur mille kilomètres, un territoire absolument sans eau.

Les grands itinéraires transsahariens étaient désormais reconnus. L'ère de l'exploitation commerciale et pratique commençait avec la création de la Compagnie générale transsaharienne, puis de la Société anonyme des transports tropicaux. Les pistes étaient construites. Elles n'ont pas beaucoup évolué depuis.

Trois pistes principales

Il existe actuellement trois grandes pistes transsahariennes. Deux ont pour départ Alger : l'une, de Colomb-Béchar, rejoint Gao par Bidon-V ; elle est plus connue sous le nom de piste du Mer-Niger* ; l'autre, d'Alger, rejoint le Tchad par le massif du Hoggar ; la troisième, que les Marocains ont baptisée « piste impériale numéro 1 », va du Maroc à Dakar en contournant le Río-de-Oro par Fort-Trinquet.

L'entretien de ces pistes pose un grave problème, qui n'a encore été résolu qu'imparfaitement. Si l'on songe qu'en fin d'année 1948, une voiture automobile ordinaire ne peut s'engager sur ces pistes sans risque de panne irréparable, ni même de danger mortel pour ses occupants, on doit bien convenir que la solution apportée jusqu'à présent est une solution de fortune.

Si l'on se penche sur le problème financier et que l'on consulte quelques chiffres, on arrive à des sommes impressionnantes. Il est établi, par exemple, qu'il passe une moyenne d'un camion par jour sur la piste la plus fréquentée du Sahara, celle de Béchar à Gao, dont l'entretien est actuellement confié à l'administration du défunt « Méditerranée-Niger ». Cet entretien revient à la moyenne de trois cent mille francs par jour. Avec un peu de logique, on peut donc en conclure que le passage d'un camion revient à trois cent mille francs à l'État, c'est-à-dire au contribuable, c'est-à-dire à vous, à moi, à tous les Français !...

Faut-il continuer à entretenir ces pistes ? Faut-il construire une véritable route, qui aurait au moins l'avantage de durer ? Faut-il, au contraire, abandonner ce programme et laisser à l'aviation le soin de trancher la question ?

C'est ce que j'ai cherché à comprendre, en traversant une fois de plus le Sahara, en parcourant pistes nouvelles

et trajets abandonnés, en confrontant mes notes actuelles avec celles que je prenais déjà en 1935, à l'époque où, pour la première fois, je descendis vers le Hoggar.

Aussi est-ce avec empressement que j'acceptai l'invitation du général Adeline, commandant le génie de la X^e région militaire, à participer à la reconnaissance qu'il comptait entreprendre de Tamanrasset à Tessalit, à la recherche d'un tracé plus humain que le Tanezrouft, avec ses mille kilomètres sans eau de Reggan à Tessalit.

Portant à dix-sept mille le nombre de kilomètres que j'ai parcourus au Sahara en 1948, tant en avion qu'en automobile ou à dos de chameau, cette dernière reconnaissance m'a permis de voir de très près le problème des pistes transsahariennes et, en même temps que j'accomplissais un voyage passionnant, d'étudier une question vitale pour l'avenir des relations entre l'Afrique du Nord et nos possessions d'outre-désert.

25 décembre 1948

II

Après Silet commence l'aventure

Nous quittons Tamanrasset demain matin à l'aube. Ainsi en a décidé le général Adeline, après nous avoir réunis dans le bureau du capitaine Moralès, commandant l'annexe du Hoggar. Nous partons demain matin, par la piste régulière jusqu'à Tit, puis de Tit à Silet nous emprunterons l'ancienne piste de Tamanrasset à Tin-Zaouaten – jalonnée à l'occasion de la mission Citroën parcourue ensuite par les convois de la SATT*, abandonnée depuis en raison de son mauvais état sur son parcours soudanais.

Veille d'armes

« De Silet, commente le général Adeline, je veux gagner Tessalit par le puits de Timissao. Jusqu'à ce point, la piste est jalonnée, ensuite mon intention est de reconnaître les puits de Gornère et d'Ilafek et de me diriger au sud-ouest jusqu'à ce que nous coupions la piste du Tanezrouft, à peu près à cent kilomètres au nord de Tessalit.

» En somme, notre but est de reconnaître un parcours possible longeant la lisière sud du Tanezrouft et utilisant les points d'eau mentionnés sur les croquis au millionième du Sahara. Ce parcours a été fait à ma connaissance trois fois. Une première fois en 1927, par le capitaine Augieras, qui commandait une reconnaissance mixte : chameau et auto. Ensuite, peu avant la guerre, par M. Estienne, et par le capitaine Charpentier, de Kidal, qui cherchaient à éviter à la fois le Tanezrouft et le parcours Kidal-Tin-Zaouaten, très difficile et encombré par les sables. »

Le général précise ensuite les moyens dont nous disposerons :

« Notre reconnaissance comprend six véhicules : quatre Dodge six roues, tout-terrain, un camion Lancia et un camion Dodge dix roues.

» Dans la voiture de tête prendront place avec moi M. Chanblanc, directeur adjoint des Travaux publics au gouvernement général, et le lieutenant-colonel Roche, directeur du génie des Territoires du Sud.

» La seconde voiture aura comme chef de bord le commandant Pedrequin, commandant le bataillon du génie saharien. La troisième, le lieutenant Debelle, commandant le détachement de la légion, enfin suivra la voiture-atelier et dépannage du capitaine Mounier, du train.

» Le colonel Colonna D'Istria et M. Frison-Roche participeront à cette reconnaissance. Un photographe du service cinématographique de l'armée nous accompagnera également. »

Le général Adeline définit ensuite les consignes de pistes, les distances entre véhicules, les étapes probables. Tout est donc réglé, minuté, de façon très militaire. Il reste heureusement un imprévu : le Sahara. Que nous réservera-t-il comme surprise ? Tout le charme du voyage est dans cet inconnu.

La nuit est venue, la nuit bleutée du Hoggar. Nous nous dispersons sous les éthels* qui, en quinze ans, ont

transformé le reg caillouteux de Tamanrasset en un éden de verdure. Vivement demain !

Tamanrasset-Silet

Jusqu'à Silet, dernière oasis du Hoggar en direction du sud-ouest, à cent quarante kilomètres de Tamanrasset, la randonnée n'a rien de bien passionnant. Faire la piste avec des véhicules tout-terrain, conçus pour rouler n'importe où, c'est un peu comme si un cavalier suivait une route nationale au lieu de galoper en terrain varié. Mais, à Silet, nous abordons enfin la partie intéressante de la mission de reconnaissance.

Soyons modestes ! D'autres l'ont parcouru avant nous, ce trajet de Silet à Tessalit. Ce soir, nous n'irons pas très loin, mais demain nous comptons bien atteindre le puits de Timissao, dans le tassili* d'Adrar. Jusqu'à ce point, de nombreuses traces de pneu strient encore le sable. Il y a un jalonnement fait par un officier de l'annexe du Hoggar. Ont emprunté cette route les pionniers : Estienne, Charpentier, le capitaine Augieras, le médecin-lieutenant Arnal, qui effectua le premier parcours automobile Timissao - In-Ziza pour aller faire un constat de décès d'un nomade « séché » sur la piste. Depuis la guerre, quelques rares liaisons jusqu'au puits. La dernière semble être celle du capitaine Moralès, commandant l'annexe du Hoggar, qui jalonna l'entrée du « canon » de Timissao, difficile à trouver par vent de sable.

Rationnement

Quoi qu'il en soit, nous quittons Silet avec l'âme des premiers explorateurs. Pour nous, la difficulté sera de faire

passer un convoi de six véhicules et trente hommes. Ce qui signifie une bonne consommation d'eau. Nous sommes certains du puits de Timissao, mais après ? Personne ne connaît les puits et notre guide targui, Akou (qui accompagna le docteur Arnal dans sa randonnée) n'a pas été plus loin que Gernène, dans l'oued* Ilafek. Le général Adeline agit donc sagement en imposant, dès le départ, le rationnement en eau : un bidon de deux litres par homme, l'eau pour la cuisine étant prélevée sur le stock commun ; pas de toilette, naturellement !

Bref, nous voici laissant Silet s'estomper au nord-est, dans son paysage lugubre de cendres et de scories : dans le lointain, les pics étranges de l'Atakor s'éteignent dans une pénombre bleutée d'irréelle apparence.

Nous roulons à une centaine de mètres les uns des autres, roues dans roues du véhicule de tête, ce qui nous vaudra trop souvent des ensablements. Dès le départ, soucieux sans doute de faire nos propres traces, nous quittons le jalonnement qui passe plus au nord dans les sables de l'oued Silet pour nous enfoncer tout droit en direction de deux pics bien visibles, qui seront nos premiers repères à la boussole : l'Iskel et le Teferessas. Il faut passer entre ces deux garas* ; elles paraissent toutes proches. Las ! La nuit nous surprend dans des ravinements rocheux encore très loin du col.

26-27 décembre 1948

III

La nuit des météores

Voici notre premier bivouac ! Le camp s'installe, le personnel se « rode », demain soir tout ira mieux. Allumer les feux, faire la soupe, cuire la kessera* sous la cendre, sont des opérations bien compliquées pour qui vient du Nord.

Pour les vrais Sahariens commence l'heure délicieuse ! Cependant que les officiers de la mission mettent au propre leurs notes et discutent de la route du lendemain, je n'ai d'autre tâche qu'observer, noter et surtout rêver ! J'adore ces nuits sahariennes. J'ai vite retrouvé mes habitudes. Un peu à l'écart du camp, voici un coin de sable entre deux rochers : un tapis de sol, un sac de couchage et un burnous, avec ma valise en rempart contre le vent et, comme plafond, la voute magnifique où déjà mes yeux cherchent la Croix du Sud : voici mon lit !

La nuit est venue, contrariée par la pleine lune qui baigne les étendues désertiques. Paysage sépulcral ! Autour des flammes du campement, des ombres se réchauffent. Au hasard du vent, des éclats de voix parviennent jusqu'à moi, puis s'éteignent. Le froid des nuits d'hiver sahariennes s'élève du sol : glacial. Peu après, c'est le repas du soir, pris en commun autour de la flamme.

Un repas bref, après quoi chacun gagne sa couche.

Des météores dans la nuit

Les étoiles crépitent ; la clarté lunaire est presque intolérable. Très longtemps, elle me tient éveillé, et je vois lentement le Grand Chariot basculer autour de la Polaire, cependant qu'avance dans le temps cette éternelle nuit. De sourdes détonations troublent le chant du vent : on dirait comme une arrivée d'obus de gros calibre très loin, très loin... C'est sans doute un bombardement d'aérolithes.

« Pourquoi cette prédilection des météores de choir presque toujours au milieu des déserts ? interroge mon voisin.

— Pourquoi ? Sahara, toundra sibérienne... Steppes canadiennes !... Sahara surtout ! Nos déserts sont parsemés de débris d'étoiles, couverts d'éclatements de météores ; bien malin qui élucidera ce point. »

L'emprise saharienne

Silence général. Chacun songe aux mystères des espaces sidéraux, cherche à percer les secrets de la lumineuse voûte pailletée. Le Sahara nous tient ! Son emprise minérale se joue déjà de nos volontés d'homme. Ce matin encore nous devisions joyeusement avec ceux du poste de Tamanrasset. Il a suffi d'une seule nuit dans le grand silence où court le vent éternel, d'une seule heure en contact avec la terre et le ciel, et les étoiles, et toute cette vie minérale qui n'apparaît plus sous nos latitudes, qui s'est retirée des terres civilisées, reprend possession de son royaume des temps primaires, refoule loin de nous les concepts périmés, les notions de durée, de temps ; le désert nous imprègne de ce fatalisme qui nous fera demain, et les jours qui suivront demain, envisager sans étonnement les choses les plus diverses. D'être là, par

exemple. De faire partie de cette caravane motorisée qui cherche sa voie à travers les regs et les oueds, qui s'ensable, se perd, se retrouve, tout en restant étrangère à ce pays qu'elle parcourt. C'est un peu comme si, derrière nous, nos traces s'effaçaient. Le Sahara ! Du néant qui retourne au néant !

Ne sommes-nous pas l'image de la vanité humaine ? Ainsi, nous recherchons ce que d'autres ont fait avant nous, et, de ce qu'ils ont fait, il ne reste pourtant plus grand-chose ! De place en place, des guemirahs*de pierre sèche, quelquefois l'incrustation têtue d'un pneu dans le sable dur. Nous créons des pistes. Soit ! Mais vienne le jour où nous cesserons une seule fois de les entretenir, que meure le cantonnier, et il ne restera plus rien ! Pas plus de notre passage sur ces terres calcinées que du sillage du vaisseau dans la mer, car à l'échelle de l'éternité, qu'importe une seconde ou un siècle ?

Réveil

J'ai dormi pendant longtemps comme un bienheureux et je n'ai pas vu la comète qui a embrasé nos étendues séléniques. Dommage !...

Il ne fait plus nuit, il ne fait pas encore jour. Tout au plus pourrait-on sentir, au vent frais qui parcourt le reg et vient nous lécher la figure, que le soleil va pointer bientôt, derrière les chaînes bleues de l'Inkertene.

Les hommes sont déjà debout, drapés dans des burnous ou des couvertures. La patine saharienne atténue entre nous les distances que pourraient provoquer les uniformes et les galons. Vienne quelque coup dur pouvant mettre à nu l'âme de chacun et ses petits travers, alors l'équipe sera soudée !

Fausse route

Nous nous sommes endormis au pied d'une colline rocheuse. La veille, trois gazelles, héraldiquement dressées sur la crête, nous avaient longuement observés avant de disparaître. Elles semblaient nous indiquer le chemin. Sans doute étaient-elles inspirées par le diable, car, tandis qu'au nord de vastes étendues de reg sur lesquelles il aurait fait bon rouler s'allongeaient à perte de vue, voici que nous cherchons notre voie d'une façon épique à travers un chaos de blocs, de rochers, un lapiaz volcanique colmaté par les sables jaunes.

C'est une façon comme une autre de vérifier l'excellence du matériel que nous avons choisi. Réellement, traverser le Sahara avec des engins aussi perfectionnés devient un plaisir. Avec eux, faire du tout-terrain est infiniment plus plaisant que de rouler sur l'atroce tôle ondulée entre Tilrempt et Ghardaïa (le plus mauvais coin de tout le Sahara) !

Devant nous, voici que se précisent les deux sommets jumeaux de l'Iskel et du Teferessas, entre lesquels nous devons passer. Nous avançons à huit à l'heure dans un terrain difficile, puis, enfin, pouvons rouler plus librement sur les flancs des grandes collines ensablées. Nous longeons la montagne et, au contour d'un oued, retrouvons la file des redjems* jalonnant les parcours effectués avant nous dans ce secteur.

Nous décidons de ne plus les quitter. La montagne franchie, la caravane se faufile dans le lit d'un grand oued. Première rencontre avec les sables mous ! Ça n'est pas encore du fech-fech*, cette affreuse croûte noire qui cède et devient pulvérulente, mais un sable lourd, dans lequel le Lancia s'enlise profondément. Malheur alors au chauffeur obstiné qui ne veut pas changer de vitesse à temps, ou qui se refuse à démultiplier ses vitesses !

Les voitures légères ont depuis longtemps passé le passage difficile. Mais il faut attendre le camion. Dans un convoi, rien ne sert de courir, puisque la vitesse générale est subordonnée à celle du véhicule le plus lent de la caravane. Pas d'acrobaties inutiles ! Pourquoi franchir des crêtes que le Lancia ne pourrait passer avec sa lourde charge d'essence et de pneus de rechange ?

28 décembre 1948

IV

Floraison d'acheb* sur le Tanezrouft

Nous voici hors des gorges ensablées de l'Iskel. Cette première difficulté rencontrée nous conduit à modifier l'ordre de marche des véhicules. Tout doit être subordonné à l'avance du camion Lancia, le gros porteur de la caravane. En conséquence, le GMC qui porte les hommes de la légion chargés du dépannage suivra le camion au lieu de le précéder. Il lui prêtera secours tout le long du parcours. Il en sera ainsi jusqu'au retour. Et au bout de ce circuit de deux mille kilomètres de Tamanrasset à Tamanrasset par le Soudan, l'équipage de ces deux véhicules aura acquis une expérience et une technique de désensablement aussi rapide qu'efficace. Ce deuxième jour a vu s'établir déjà quelques habitudes. Pour ma part, j'ai renoncé à occuper le banc intérieur du Dodge, sous la bâche qui recueille toute la poussière du convoi. Je chevaucherai désormais la roue de secours, à la gauche du conducteur, position qui est, ma foi, suffisamment confortable pour que je n'en cherche point d'autre jusqu'à la fin du raid. Je pourrai, par conséquent, intituler ce reportage : « Deux mille kilomètres à cheval sur une roue de secours. »

Sortis de l'Iskel, nous retrouvons un grand reg plat, c'est l'oued Adjehnane, ou plutôt un de ses affluents ; dans

les lointains brumeux, quelques petits sommets surgissent, permettant de faire un point approximatif. Nous roulons maintenant très rapidement et il est certain que, si nous avions dès le départ suivi le jalonnement, nous n'aurions, jusqu'à Timissao, rencontré aucune difficulté.

Labès ?

Nous croisons, vers le milieu de la journée, un Targui remontant des lforas sur Tamanrasset. Il a quitté il y a longtemps le puits de Timiaouine avec une centaine de moutons soudanais, à longues pattes et à poils, une dizaine de chameaux, que sa famille pousse sur l'immense plaine où vibrent les mirages.

On s'arrête, on se salue :

« Labès ?

— Labès.

— *Amdul'lah !* »

L'homme nous vend un mouton. Il a quitté Timissao il y a trois jours. Il est heureux de gagner, enfin, des régions plus paisibles, car jusqu'à la sortie du tassili, il était condamné à ne pas s'arrêter la nuit par crainte des hyènes. Malgré les pertes subies par son troupeau – moutons morts de fatigue, dévorés par les fauves ou abandonnés dans un oued parce qu'incapables de suivre –, il compte faire un bon marché à Tamanrasset. De quoi vivre un an !

Nous repartons et, tandis que nos camions roulent à trente-cinq milles à l'heure sur la hamada*, s'amenuise imperceptiblement derrière nous le filet noir et mouvant de la caravane chamelière « marchant la route » à quatre kilomètres heures de moyenne.

Tanezrouft

Devant nous se présente un large oued, couvert de végétation, que nous franchissons avec certaines difficultés ; au-delà, le reg reprend, de sable fin et roulant, avec, par place, des buttes témoins qui perdent toutes proportions dans la vibration atmosphérique des heures chaudes. Ont-elles dix mètres ? Quinze mètres ? Cinquante mètres ? On approche, tout se réduit à un simple signal.

Nous sommes maintenant sur la lisière orientale du Tanezrouft. La plaine infinie, s'étendant vers le nord, est limitée, au sud, par des contreforts montagneux. Voici le djebel Tibéahouine, simple colline mais précieux repère. Nous rentrons dans le lit de l'oued Tamanrasset.

Plus tard, l'un de nous tend le bras vers l'est :

« Le tassili ! La falaise du tassili ! »

Très loin, au sud-ouest, s'avançant comme un promontoire sur le lac paisible du désert, commence à se dessiner le profil caractéristique d'une falaise gréseuse. Nous approchons. Le sol est toujours aussi roulant. Le sable aussi dur...

Pendant plus d'une heure, nous allons ainsi à bonne allure sans que la falaise augmente sensiblement de hauteur. Quand nous l'avons perçue pour la première fois, elle était peut-être à plus de cinquante kilomètres de distance. Le paysage de mort s'embellit maintenant. Les regs, très fins, se couvrent par place d'une fine peluche blonde. Une tornade est venue jusqu'ici et, là où la trombe s'est abattue, l'acheb a fleuri.

L'acheb fleurit

Tous les fonds de terrain, dayas*, lits craquelés des oueds fossiles, se couvrent ainsi d'une merveilleuse pelouse d'un blond si pâle qu'on dirait des orges avant la moisson. Qui donc parmi nous songe à la rareté du spectacle qu'il a devant les yeux ? La floraison de l'acheb

au Tanezrouft ! Spectacle rarissime qui peut arriver tous les six ans, tous les dix ans, une fois par siècle peut-être pour certaines régions azoïques* très défavorisées. Pendant tout ce laps de temps, les graines, desséchées, mêlées au sable, confondues avec la terre, attendent que le phénomène merveilleux se produise. Et, lorsque la pluie tombe, ces graines, plus dures que les cailloux qui les recouvrent, gonflent, germent et donnent naissance à une pousse spontanée.

Le désert fleurit. Cela dure quelques jours, le temps que la plante pousse, fleurisse et fructifie, et que sa graine, enfin mûre, retombe sur le sol déjà craquelé de chaleur. Elle germera à la prochaine pluie, dans cinq ans, dans dix ans, plus peut-être !...

Des ergs apparaissent au sud et devant nous. La falaise du tassili grandit, grandit, nous la longeons comme un navire qui double un cap ; la voici vue de face maintenant et, cependant, toujours aussi lointaine. Au nord : le Tanezrouft continue. Nous roulons cap au sud-ouest. Bientôt nous progressons péniblement à travers les cônes de déjection qui bordent, sur de nombreux kilomètres, le bas des falaises. Le trajet devient difficile, le sol est raviné par les tornades, couvert de gros blocs ; la nuit nous surprend alors que nous avançons cahin-caha sur un immense champ de galets, nous faulant entre des rochers posés sur le sable comme le sont les blocs erratiques le long des glaciers des Alpes.

... Nous n'arriverons pas ce soir

Réunion, discussions ! Notre guide targui, Akos, nous a entraînés sur la piste chamelière de Timissao ; le jalonnement auto doit se trouver quelque vingt kilomètres plus au nord, évitant ainsi tous les contreforts du tassili ; il serait encore temps de le rejoindre.

Nous campons en ce point, qui se trouve approximativement à une trentaine de kilomètres de Timissao. L'horizon est borné par la longue falaise régulière au centre de laquelle doit se trouver le puits.

14 novembre. Nous avons dormi avec sur nos têtes la masse hostile des rochers masquant partiellement le ciel.

Il faudrait, pour compenser notre erreur de la veille, gagner si possible un terrain plus favorable et, pour cela, contourner très loin par le nord la zone ravinée. Nous y renonçons et bientôt nous reprenons la piste chamelière, franchissant ravins, oueds, fossés ! Je dois dire que nos véhicules se comportent fort bien. Par un petit col nous débouchons, enfin, sur le vallon désert où l'oued Timissao coule ses flots de sable. Des tahlas* (*Acacia tortilis*) jalonnent son cours souterrain. Des gazelles s'enfuient au galop vers le nord. Bientôt, nous voyons s'ouvrir devant nous la gorge de Timissao. C'est un long canyon ensablé d'environ cent cinquante mètres de largeur, dominé par des falaises d'une quarantaine de mètres de hauteur.

Avant de nous y engager – car le puits se trouve à quinze cents mètres environ de la gorge –, une voiture légère va reconnaître l'état du sable. Il est lourd et brassant, mais possible. Les six-roues Dodge s'y lancent à toute allure. Le camion GMC progresse plus lentement, son moteur lancé à fond fait un bruit d'avion qui décolle et renvoie son tonnerre aux échos des gorges. Enfin, derrière, le Lancia peine abominablement, avance à grands coups de creshbas*, dix mètres par dix mètres.

Vers dix heures du matin, nos six véhicules sont alignés sur le sable fin et les préparatifs pour les dures étapes qui vont suivre commencent.

Recherche d'un itinéraire

Les avis sont partagés sur l'itinéraire que nous allons emprunter demain. Certains veulent rester le plus longtemps possible sur les terrains faciles du nord, ce qui nous conduirait en plein Tanezrouft, au sud de Bidon-V, à peu près par l'itinéraire Djierginzky 1927. D'autres veulent tirer au sud-ouest, de façon à joindre la grande piste nord-sud Béchar-Gao, à cent kilomètres au nord de Tessalit. Sur le croquis au millionième, cet itinéraire apparaît trompeusement jalonné de points d'eau connus : Gernène, Ilafek, In-Assigi, Tin-Tadjane, In-Tillit. Il apparaît donc comme un itinéraire de sécurité. Cela serait si nous étions certains de trouver l'eau ; si nous étions assurés de la position exacte de ces puits et, enfin, si nous disposions de moyens précis pour les retrouver. À défaut de quelqu'un dans la mission capable de faire le point astronomique, un bon guide indigène est encore ce qui se fait de mieux dans le genre. Le nôtre, ce vieux pirate d'Akou, ne connaît la région que jusqu'à Gernène ; il a au moins le rare mérite de ne pas se vanter inutilement et de ne pas mentir. Quand il sera sorti de la zone qu'il connaît, il grimpera silencieusement sur les fûts d'essence du Lancia et ne bougera plus de son perchoir, tandis que nous continuerons au... « pifomètre ».

D'autres, enfin, verraient fort bien un itinéraire direct de la corne ouest du tassili jusqu'à Tin-Aberda et Tessalit (parcours Augieras 1927).

Tandis que nous discutons gravement de ces questions, les ordres sont donnés pour que le plein d'eau soit fait minutieusement.

On fait le plein d'eau pour six jours

Nous sommes trente personnes en tout. Je sais bien que nous sommes en hiver, qu'il fait froid, que la consommation d'eau est restreinte et qu'enfin, étant

motorisés, nous ne fatiguons pas comme des méharistes. Mais enfin, trente personnes, cela représente, qu'on le veuille ou non, une grosse consommation d'eau ; il y a en plus les moteurs. Avec ceux-là, on ne sait jamais ! Le réservoir du Lancia perd toute son eau. Il consomme près de soixante litres par jour. Aussi, le premier soin est-il de le démonter et de le réparer. Ce dont s'acquittent fort habilement nos légionnaires.

30 décembre 1948

V

Ultimes préparatifs au puits de Timissao

Cette halte au puits de Timissao restera comme l'un des bons souvenirs sahariens enregistrés dans ma mémoire. Le site est grandiose : la gorge de sables blonds montant à l'assaut des falaises violettes du tassili compose un tableau d'une richesse inouïe. Maintenant que nos moteurs se sont tus, qu'on peut entendre jouer librement le vent dans les cheminées rocheuses, que plus rien n'arrête la marche de l'imagination, Timissao apparaît comme un lieu étrange et prédestiné.

Un monde irréel

Qu'est-ce donc que ce puits sinon un simple trou de soixante centimètres de diamètre allant chercher l'eau à six mètres de profondeur. Rien alentour ! Ni verdure, ni végétation ; à peine quelques plantes grasses le long des rochers. Du sable et du rocher et, sur l'aire piétinée qui s'étend alentour du puits, la nappe serrée et compacte des crottins de chameaux. Ici, depuis des siècles, se succèdent les caravanes. Quand Augieras y passa en 1927, avec ses

cent vingt chameaux, les sentinelles veillaient sur les falaises de crainte d'un rezzou ; le tassili et, plus au sud, l'Adrar, étaient le lieu de parcours favori des rezzous venus du Río-de-Oro. Il y a vingt ans de cela tout au plus ! Alors, dans cette gorge, devait stagner comme un air maléfique et obsédant. On en fuyait le silence venu des grands espaces interstellaires.

Plus rien ne subsiste de tout ce passé, sinon, sous un énorme abri sous roche, d'innombrables graffitis en caractères coufiques, en arabe moderne et en tamachek*. Ici se trouvait également une station préhistorique, bien visible encore avec ses mortiers à piler le mil creusés et polis à même la roche, et ces figures rupestres en très mauvais état, rongées par la patine saharienne : bœufs, antilopes, etc.

Le tassili des Adrar

Vers midi, une chaleur de four s'appesantit sur la gorge ; je grimpe la falaise et découvre, tout à coup, le plus étrange des panoramas. Devant moi, vers le sud, s'étend l'infini du tassili des Adrar, un lapiaz noirâtre, crevassé, dantesque, fissuré de toutes parts, couvert de roches ruiniformes entre lesquelles se fauillent des medjbed* de mouflons et de gazelles. Tranchant cet horizon plat en apparence et inaccessible en réalité, la gorge de Timissao se poursuit pendant près d'un kilomètre. Le lit des sables monte insensiblement jusqu'à effleurer le rebord du tassili, puis il n'y a plus que du rocher, violet, lie de vin, indigo, d'une tragique violence.

S'aventurer dans ces canyons multiples, qui s'ouvrent à droite et à gauche de la gorge principale, est une entreprise qui demande certaines précautions. Il faut repérer constamment sa marche, car à peine a-t-on avancé de cent mètres que pfuitt !... la route suivie disparaît

mystérieusement dans le chaos rocheux et rien ne marque sur ces roches éternellement balayées par le vent.

Une hyène dans sa tanière

Le désert est cependant plein de vies mystérieuses. Des animaux le parcourent : gazelles, mouflons et surtout carnassiers, fennecs, chacals et hyènes. Des palombes bleues volètent de pilier en pilier, attendant que nous ayons quitté les lieux pour descendre boire dans le puits.

Des fragments de poteries, des pierres taillées, rencontrés çà et là, attestent qu'il y a fort longtemps vivaient ici des hommes.

Nous allons, un camarade et moi, à travers ce chaos, repérant notre route, apercevant, parfois très loin et très bas, notre camp perdu dans ces solitudes.

Et voici que notre curiosité nous dirige vers un abri sous roche partiellement ensablé. Dans la pénombre, nous avançons, relevant des traces toutes fraîches de fauve, sous nos pieds le sable creusé révèle l'empreinte d'un corps. Ici reposait tout à l'heure une hyène. Cette grotte est sa tanière. Les traces s'y multiplient, ainsi que les débris d'ossements ; l'immense terrier a trois issues. Il suffirait de venir ce soir à l'affût, avec une tripaille de mouton comme appât, pour tuer la bête.

Premier départ

Au soir, le plein en eau est terminé, les moteurs revus, les chargements équilibrés. On décide que le Lancia sortira ce soir même de la gorge, car on présume quelques difficultés en ce qui le concerne.

Vers seize heures, le voici qui démarre. Le sable ferme du matin, chauffé pendant la journée, est devenu volatile. Le lourd engin fait cent mètres, puis « pique un cigare », selon la pittoresque expression des chauffeurs sahariens. Il lui faudra plus d'une heure pour accomplir les quinze cents mètres du canyon. Il ira d'ensablement en ensablement, roulant sur les creshbas (poutres glissées sous les pneus jumelés) et sur les plaques métalliques alignées devant lui. À la nuit, il s'arrêtera en dehors du fech-fech, dans le fond de l'oued. Un Dodge, qui l'a accompagné jusque-là, ramène les hommes de dépannage. Un essai de forage instantané de puits, tenté à quatre kilomètres du point d'eau, ne donne aucun résultat, la roche en place se décelant à deux mètres sous le sable.

Décidément, si Timissao constitue un point d'eau absolument sûr, il y aura lieu de prévoir de sérieux aménagements pour que les véhicules puissent l'atteindre. Les derniers kilomètres de sable seront toujours funestes aux véhicules ordinaires.

Bivouac

J'ai connu des solitudes plus étranges, des lieux plus isolés peut-être, plus grandioses certainement, mais cette nuit sélénique dans la gorge de Timissao, irradiée de lumière phosphorescente, cependant que nos véhicules reposaient comme des monstres assoupis, que rien ne chantait plus dans le ciel ni sur terre, que l'éternel vent du désert s'était arrêté de jouer dans les orgues de grès, que la flamme même des feux de camp rougeoyait à peine sur le sable, reste pour moi une très belle et très grande sensation.

Un peu à l'écart de la caravane, frileusement engoncé dans mon sac de couchage en duvet, adossé à mon oreiller de sable, la carabine à portée de la main pour le cas

inespéré d'une visite nocturne de la hyène, j'ai tout loisir de penser. Par places, mes camarades dorment roulés dans leurs burnous. Les « huiles », le long des véhicules, ont dressé leur lit de camp, tout est silence, immobilité, lumière et ombres. La falaise nous enserme et, dans la nuit éblouissante de lune, les pans d'ombre semblent enfermer en eux toute l'hostilité du Sahara. La compagne du poète court théâtralement d'est en ouest, trop ronde, trop parfaite... Et j'imagine les veilles inquiètes des années écoulées, les nuits d'angoisse dans ce coupe-gorge des nomades craintifs ou des razzieurs assoiffés. Les sentinelles dressées, lance en main, sur les crêtes et surveillant les abords du puits.

Mais il ne se passera rien ce soir. Seuls les fantômes d'antan peupleront la gorge trop sévère, d'où nul bruit ne s'échappe, et disparaîtront miraculeusement avec la première lueur solaire.

Alors, tout à coup, mourra le silence troublé par nos cris, nos ordres et notre agitation fébrile ; les moteurs tourneront ; les feux seront dispersés et notre caravane partira pour toujours dans le gel matinal, vers les étendues infinies du nord, à la recherche d'un itinéraire plus aimable.

Encore une fois, nous pourrions vérifier qu'au Sahara les pistes favorables aux véhicules dédaignent véritablement les alignements de puits, de gueltas*, d'abankorts* ou d'oglats*, par quoi vivent en ces lieux les gens, les bêtes et les végétaux, pour se lancer à travers les grandes plaines azoïques.

Retour au Tanezrouft

Nous remontons d'une dizaine de kilomètres vers le nord. Pour bien comprendre ce crochet, il faut préciser que le massif gréseux du tassili est absolument impraticable à l'auto, même aux véhicules tout-terrain. Par contre, au nord

de ce plateau, le Tanezrouft vient mourir avec ses plages de sable fin, ses plaines s'étendant sur plus de mille kilomètres d'est en ouest. De Silet, nous avons donc approximativement suivi la lisière sud de ce désert entre les déserts, puis nous avons été obligés de pénétrer à l'intérieur du tassili pour faire de l'eau au puits de Timissao. Il faut donc en sortir.

Maintenant, forts de notre expérience, nous ne tentons pas de couper au plus court. D'ailleurs, un jalonnement nord-sud, sur un reg très roulant, nous conduit au point de départ de la piste de Silet. Un officier ayant, par vent de sable, raté l'entrée de la gorge et doublé le cap ouest du tassili, a construit en ce point un gigantesque redjem pour indiquer la direction. Grâce lui soient rendues.

Nous y arrivons, chassant devant nous un troupeau de gazelles venues se régaler d'acheb. De ce point, nous allons impérativement marcher à la boussole. Notre premier repère sera la corne ouest du tassili, ensuite nous aviserons. Cap est pris et en route ! On distingue encore par places des vieilles traces de pneus. Celles du capitaine Augieras ou, plutôt, de la voiture du lieutenant Djierzinsky qui l'accompagnait ; plus loin, les traces étroites de la petite 10 CV de M. Estienne, puis celles de la voiture du capitaine Charpentier. En vingt ans, trois passages ont été marqués indélébilement sur le fin cailloutis du Tanezrouft.

Pendant vingt kilomètres, notre direction sera Est-Ouest, puis, à l'aplomb du tassili, nous marchons Sud-Ouest, de façon à rejoindre l'oued In-Kadiouene qui doit nous conduire à Gernène.

31 décembre 1948

VI

Et tous les puits sont secs

Voici donc la caravane roulant cap à 260. Nous longeons d'assez près les contreforts du tassili, nous dirigeant vers la gara Saouatene que l'on aperçoit dans la brume de sable. Car pour la première fois depuis le départ, le vent de sable s'est levé. Il estompe tout dans un brouillard léger, atténue ou augmente les distances, irrite les gens et les choses. Durera-t-il ? L'époque est pourtant favorable ! mais je me souviens d'une terrible tourmente de sable en février 1941 sur le Tanezrouft, qui m'avait valu deux moteurs détériorés et une panne de plusieurs jours au sud de Bidon-V.

Première panne

Comme pour confirmer mes inquiétudes, voici que derrière nous plus rien ne suit. Ni le Lancia, ni le GMC de dépannage, ni le Dodge du capitaine Mounier, qui assure la corvée de « balai », n'apparaissent à l'horizon.

Nous faisons halte, scrutons le Nord et attendons. Voici le Dodge précédant une comète de poussière.

« Lancia, clavettes de roues sautées », renseigne son chef de bord.

Une heure après tout le monde rejoint. Le Lancia a bien failli terminer sa carrière dans les blocs coupants que nous traversons. Les clavettes du moyeu de la roue arrière ayant sauté, il s'est affaissé brusquement. Heureusement, le chauffeur a pu les retrouver en revenant à pied sur ses traces. Les légionnaires remettent tout en place. En route !

Nous traversons de nombreux oueds couverts de drinn*, de longues plages de sable, puis bientôt un très large fleuve de verdure, l'oued In-Kadiouene, couvert d'une floraison d'acacias tortillis et de grosses buttes de marcoubas*. Nous le traversons et longeons sa rive droite. Sur le reg uni, les kilomètres succèdent aux kilomètres. Nous désirons atteindre le puits de Gernène que connaît notre guide, Akou. Voici, en face de nous, l'hémicycle des monts Derreg. La « forêt » de thalas serpente sur notre droite ; au nord, c'est le Tanezrouft intégral ; la chaleur est forte, on s'impatiente :

« Alors, ce puits ?

— Mazel !... » dit laconiquement le targui Akou.

Le puits à sec de Gernène

D'étranges blocs de grès, semblables à des champignons, se dressent sur le reg. Tout est uniforme et cependant, attiré à un point de ce paysage toujours identique, notre Targui s'arrête.

« Gernène, dit-il.

— Ak ! (là)..., dit encore l'homme voilé qui, monté sur une butte, fait un tour d'horizon.

— Loin ou près ? interroge le chef de la mission toujours sceptique.

— À deux cents mètres ! »

Deux cents mètres plus loin, voici en effet Gernène. Ou plutôt ce qui subsiste. Le point d'eau à sec est abandonné depuis très longtemps. Il y avait autrefois trois puits dont on distingue encore les déblais de creusement rejetés en cercle régulièrement, mais le sable a tout comblé. De mémoire de Targui, Akou ne se souvient pas d'y avoir vu de l'eau.

Comment cet homme a-t-il su repérer avec autant d'exactitude l'emplacement de l'ancien puits dans cet oued aux mille buttes de marcoubas toutes semblables et aux milliers d'arbustes de même taille et de même silhouette disposés en quinconces pendant près de cinquante kilomètres ? C'est un témoignage de plus à l'actif du flair incomparable des grands nomades.

Aucune trace ne le guidait, aucun oiseau ne voltigeait dans le ciel, aucun repère important ne se dressait dans les environs. Et le vieux pirate nous y a conduits pile, par une route qu'il ne connaissait pas, à bord d'une auto dont la vitesse devait dérouter ses facultés d'observateur habitué à la lente allure des méhara*. Chacun s'incline. Philosophe et jugeant son rôle terminé, Akou quitte la voiture du général et s'installe sur les fûts pleins ou vides du camion. Il n'en bougera plus jusqu'à notre retour à Tamanrasset.

Pas d'eau...

Au-delà, c'est donc pour nous l'inconnu. Le général Adeline désire reconnaître Ilafek, puis In-Assigi. Mais, après la découverte de Gernène, il est plus que probable que le puits d'Ilafek sera lui aussi asséché ; cette route des puits que nous pensions trouver s'avère donc, d'ores et déjà, comme un échec. En 1927, Djierjinsky, reconnaissant Ilafek, l'avait déjà trouvé à sec et abandonné.

Tout de suite après Gernène, nous nous heurtons à une grande barrière de dunes se prolongeant très loin vers

le nord-ouest. Sans doute un erg en formation rejoignant l'erg Iler. Le passerons-nous au sud ou au nord ? Nous optons pour le nord et longeons cette barrière pendant près de dix kilomètres, sans qu'elle présente une faille possible. Enfin, on trouve un vague gassi*, le point faible de cet obstacle.

Un bel ensablement

Peut-être serait-il plus sage, avant de s'y engager, de continuer encore quelque temps vers le nord car, du haut des dunes, on aperçoit très nettement l'affaiblissement progressif du système défensif de cet erg miniature. Mais nous sommes pressés ! Au Sahara, il ne faut jamais être pressé. Cinq minutes de réflexion nous auraient épargné deux heures.

Les voitures tout-terrain foncent sur ce col ensablé. La montée s'effectue sur sable dur, mais, sur l'autre versant, d'un seul coup, sans transition, elles s'enlisent jusqu'au capot dans un sable pulvérulent apporté par le vent sur le côté de la dune en formation. Passage épique s'il en fût. Les Dodge six roues se tirent péniblement de ce mauvais pas à coups d'échelles et de tapis métallique, mais j'aurai toujours présent dans ma mémoire l'« engloutissement » des deux poids lourds de la caravane : le GMC et le Lancia.

Lancés à toute vitesse dans la traversée, ils foncent d'un seul coup dans le sable meuble et s'y enlisent littéralement sur place. Le sable vient à niveau du bouchon de radiateur. Les chauffeurs ont débrayé à temps pour éviter une rupture de l'embrayage.

Sale coup pour la fanfare !

Quand les camions « piquent un cigare »

Chacun se met aux pelles, dégage d'abord le GMC, engage les poutres sous les pneus jumelés, étend un tapis métallique devant. On utilise tout le matériel en notre possession, on établit un véritable chemin de roulement jusqu'à une zone de sable dur où les difficultés semblent terminées. Ses dix roues mordant le sable, en première démultipliée, le camion s'arrache à son tombeau. Chacun souffle. Au second !

Serons-nous obligés de décharger complètement les cinq tonnes du Lancia ? Non ! Un patient travail à la pelle pour établir un plan incliné jusqu'au niveau du sable, l'établissement d'un chemin de roulement et, surtout, un remorquage judicieux par le GMC de la Légion viennent à bout de cet incident sérieux. Je ne pense pas que le Lancia eût pu s'en sortir tout seul. Peut-être... étant complètement vide, et encore ! Car le sable était pulvérulent sur plusieurs mètres de profondeur. C'est bien le plus impressionnant « cigare » que j'aie vu piquer par un véhicule au Sahara.

La nuit sur le Tanezrouft

Deux heures après, nous repartons. L'erg se contourne aisément et voici devant nous, à nouveau, le désert absolu du Tanezrouft. Nous roulons tantôt sur des éminences convexes en mauvais erg caillouteux, « fech-fecheux » et pourri, tantôt dans des dépressions qui, en temps de pluie, doivent servir d'épandage aux nombreux oueds venant du sud.

Sur les deux cents kilomètres carrés, c'est la fameuse zone d'épandage de l'oued Tamanrasset et ses sables pourris, desquels il est prudent de s'éloigner désormais.

À la nuit, nous campons en plein Tanezrouft. Il règne sur cette plaine infinie un froid glacial ; à Timissao, nous étions abrités du vent par la falaise du tassili, mais ici rien ne limite sa force et sa virulence. Certains d'entre nous

pensent que nous sommes au nord de l'Ilafek. C'est possible, mais comment le certifier ? Nous avons, jusqu'à là, navigué uniquement à l'estime. En ce qui me concerne, compte tenu de l'itinéraire relevé à la boussole, je me situe un peu à l'est de ce point d'eau asséché.

Nous dînons, le soir, d'un méchoui de gazelle, accroupis en cercle autour des charbons qui brasillent, drapés dans nos burnous et nos cachabiahs*. La lune, impavide, veillera sur notre sommeil.

Cap sud-ouest

Le lendemain, 16 novembre, nous continuons ouest - sud-ouest, en direction présumée d'In-Assigi. Nous franchissons de nouveaux maaders* desséchés et craquelés, puis piquons sud-ouest, en direction toujours présumée de Tin-Tadjane. Nous ne trouverons d'ailleurs aucun de ces points d'eau.

Les premières heures de marche sont faciles. Nos véhicules roulent sur un erg caillouteux très praticable, rencontrant parfois de grands oueds pleins de verdure. Ici, également, les tornades ont reverdi le désert. Les floraisons d'acheb sont nombreuses. Et, comme conséquence directe, nous apercevons de nombreuses gazelles au pâturage. Les chasseurs déplorent la rapidité de notre avance et les indispensables disciplines du convoi...

Premiers signes soudanais

Bientôt, le relief change, son caractère tanezrouftique s'efface, devient plus accidenté, avec des collines, de larges vallées peu creusées dans lesquelles coulent des oueds de plus en plus importants, et voici la première

annonce du Soudan : la végétation se modifie nettement. Les thalas, hauts sur tronc et tourmentés qui jalonnaient les oueds jusqu'à présent, ont cédé la place à leurs frères du Sud, les acacias tamat, tout aussi épineux mais branchus dès leur base et d'une régulière forme d'ombrelle. À ce signe, nous devrions reconnaître notre pénétration en latitude. D'ailleurs, à partir de ce point, tout changera. Les oueds coulants sud-nord, puis est-ouest, seront de plus en plus fréquents, de plus en plus larges. Nous faisons connaissance avec les marcoubas, ces buttes de sable qui tirent leur nom de la végétation qui les fixe, terreur des véhicules qui se risquent au Soudan. Les franchir est une petite affaire avec des véhicules tout-terrain, mais que dire du Lancia ! Chaque fois, il est indispensable de lui trouver un passage dans ce fouillis d'obstacles. L'apparence est trompeuse et bien des fois le malheureux camion se lance dans des aventures épiques. Tandis que les autres véhicules, rassemblés sur les berges, attendent sa venue, nous le regardons s'époumoner de tout son moteur, tanguer et cahoter de façon inquiétante, prendre une gîte étonnante. Ceux qui ont conçu sa carrosserie et ce châssis ont certainement réalisé une merveille de robustesse. Mais tiendra-t-il jusqu'au bout ?

1^{er} janvier 1949

VII

Sixième jour : nous atteignons Tessalit

Nous avons passé la nuit du 16 au 17 novembre sur un petit col rocheux. La veille, nous avons traversé de nombreux oueds très larges sillonnant un plateau rocailleux, très ondulé, mais roulant. Au soir, nous avons vu pointer en direction du sud un cône volcanique sur lequel nous avons axé notre marche ; une grosse gazelle mohor était venue nous narguer puis avait cédé la place. Quand le jour vient, nous nous apercevons que nous avons coupé au plus court à travers la montagne pour rejoindre le cours de l'oued que nous avons traversé la veille.

Peu après, nous rentrons dans une zone accidentée coupée par places de véritables « bancs » de marbres bleus et blancs tranchants, sur lesquels, par miracle, nous n'enregistrons aucune crevaision.

Puis le convoi se faufile dans un chaos de gros blocs ensablés, entre lesquels il faut reconnaître à l'avance le passage. Nous allons toujours sud-ouest, avec tendance à tirer vers le sud. La végétation rencontrée est de plus en plus soudanaise : dans les vastes oueds pousse le girgir*, belle plante verte, on traverse des forêts de tamats, il y a un semblant de brousse dans les bas-fonds, mais la montagne reste sauvagement saharienne, composée d'énormes buttes de rochers noirs, semblables à d'immenses torrils*.

La chaleur est très forte au milieu du jour ; une brume impalpable atténue tout relief et voile le paysage en deuil.

Cap à l'ouest

Le camion se comporte merveilleusement, franchissant les passages de marcoubas en roulant et tanguant comme un cargo par grosse mer. Les autres voitures ne nous donnent aucun souci. Tout va bien ! Mais où sommes-nous exactement ? Les uns opinent pour In-Tillit ; d'autres pour les parages de Tin-Aberda. Enfin, notre convoi ayant buté littéralement contre un triple massif montagneux, qu'il faudrait franchir par une gorge étroite et pleine de sable mou, le général décide que notre progression vers le sud a été suffisante.

« Cap à l'ouest ! »

Nous estimons notre position à trente kilomètres à vol d'oiseau de la piste Mer-Niger. Le désir de tous est d'y parvenir ce soir. Quoique le terrain ne semble s'y prêter.

Nous aurons à franchir latéralement un réseau de collines orientées nord-sud, très rocailleuses et terriblement ravinées. Par endroits, il faut préparer un semblant de piste, déplacer de gros blocs à la barre à mine. Notre avance est fort lente, mais régulière ; chaque fois que nous trouvons un terrain roulant, nous fonçons pour rattraper le retard.

Partout dans les oueds paissent les gazelles. Nous levons même une harde complète de biches-Robert* (gazelle mohor), une belle outarde*. Par moments, on aperçoit des chameaux au pâturage, mais nous ne voyons pas leurs propriétaires. Le désert se civilise, semble-t-il, après les terribles plaines du nord. Devant nous, le paysage prend la teinte noire caractéristique des paysages volcaniques. Nous ne devons plus être loin de Tessalit, car nous sommes dans la même formation géologique.

Alpinisme motorisé

Nous allons toujours plein ouest, et voici que devant nous se présente une chaîne continue de hautes collines noires. Une langue de sable permet de l'escalader assez loin, mais ensuite il faut rentrer dans un chaos de blocs éruptifs où nos voitures avancent à deux kilomètres à l'heure ! Bientôt, chacun se demande si les véhicules tiendront. Les obstacles nous font zigzaguer et il n'est plus d'autre solution que d'escalader complètement la montagne. Tout se passe bien : tout le monde apporte son aide pour déblayer une piste. Péniblement, tous nos véhicules se rassemblent sur le sommet. Car c'est bien un sommet sur lequel nous nous trouvons : une haute croupe recouverte d'une pierraille légère, sur laquelle nous pourrions rouler avec précaution ; au-delà, la montagne s'abaisse profondément jusqu'à une très large vallée noyée dans les brumes et qui continue dans une direction favorable. La vue s'étend fort loin et permet de prendre un repère très éloigné.

Le franchissement de cette montagne, avec tout le convoi roulant sur la crête même pendant une longue distance, constitue un passage fort pittoresque ; et une excellente démonstration de nos possibilités mécaniques.

Au-delà, c'est toujours la rencontre de larges oueds, dont certains sont difficiles à franchir, mais la virtuosité de l'équipe se rit des ensablements. Les manœuvres sont maintenant faites avec précisions et, malgré les à-coups, nous avançons avec régularité.

... des trous !

Atteindrons-nous ce soir la piste ? Le général semble désireux d'y parvenir et force l'allure. Bientôt, nous

retrouvons un plateau pierreux assez roulant, les collines volcaniques s'éloignent derrière nous, le paysage change à nouveau, insensiblement, reprend un caractère tanezrouftique. Nous allons, couvrant de nombreux kilomètres ! Décidément, nous étions beaucoup plus à l'est que nous le supposions. L'impatience se manifeste dans la caravane ; la nuit est presque tombée lorsque, tout à coup, la voiture de tête s'arrête. Ses occupants en descendent, font des gestes.

« Les premières traces nord-sud ! »

On les examine.

« Ce sont de très vieilles traces ! Un camion qui semble s'être égaré », suggère l'un de nous.

On se penche sur elles, on cherche à lire une indication, une orientation.

« Nous ne sommes certainement pas loin de la piste, mais il ne faut surtout pas suivre ces traces ! » dit encore quelqu'un, exprimant l'avis général.

Je reconnais nettement le paysage. Nous sommes dans les grandes cuvettes sud du Tanezrouft, bien plus au sud de la frontière algéro-soudanaise. Si mes souvenirs sont exacts, la piste ne doit pas être très loin en roulant plein ouest : dix kilomètres, vingt kilomètres ! Peut-être un peu plus... Mais ces traces nous donnent enfin une certitude. Elles appartiennent sans doute à des camions égarés qui, étant sortis de la piste pour éviter les mauvaises zones de fech-fech du nord, n'ont pu rejoindre que très loin dans le sud. Non ! Il faut continuer plein ouest. On décide de former le camp. Certes, nous aurions bien aimé bivouaquer ce soir sur la piste. Le général Adeline part pour une ultime reconnaissance, disparaît dans la nuit. Nous allumons nos phares pour signaler notre position. Il revient après avoir couvert quelques kilomètres. Non ! La piste n'est pas encore là.

L'odieux cram-cram !

Le soir, chacun s'installe dans les cuvettes de sable couvertes de végétation qui parsèment le reg. Alors, de tout côté s'élèvent des jurons ! Nous sommes en pleine steppe à cram-cram, et la nuit nous a empêchés de nous en apercevoir. Cette herbe piquante, la plaie du Soudan, est à elle seule un indice formel que nous sommes très bas dans le sud. À quelque chose, malheur est bon ! Nous arrachons les mille aiguilles qui s'enfoncent de partout dans nos habits, dans nos jambes !

Le lendemain, nous repartons avec l'espoir de tomber rapidement sur la piste. Deux oueds, coulant nord-sud, sont aisément franchis, on gagne à nouveau le désert absolu. Nous roulons très vite, parfois en quatrième, chose qui ne nous était pas arrivée depuis Timissao. Mais les kilomètres succèdent aux kilomètres et toujours point de piste.

« Un signal au nord ! »

Un signal ! Une balise !

Je viens d'apercevoir, à deux kilomètres au nord de notre route, un signal qui marque sans erreur la piste principale. Sans changer de cap, nous continuons pendant cinq ou six mille mètres et apercevons enfin, devant nous, une balise.

Cette fois, ça y est ! La jonction est faite ! Quelques secondes après, nous alignons nos véhicules sur la large route du Mer-Niger. On se congratule, on se situe.

Où sommes-nous ? D'après notre itinéraire primitif, nous devrions être à cent kilomètres au nord de Tessalit ; mais il apparaît, d'ores et déjà, que depuis Gernène, nous avons insensiblement tiré trop au sud et que maintenant nous devons être tout près de Tessalit. Un nomade passe sur un chameau. C'est le seul être humain rencontré depuis les steppes du nord. Il nous renseigne péniblement : Tessalit est à une journée de chameau vers le sud. Peu

après, nous trouvons une borne indicatrice : « Tessalit, 46 kilomètres » ! On peut, désormais, retracer avec plus de certitude notre marche entre le Tassili et l'Adrar.

Arrivée à Tessalit

Nous avons donc joint Tamanrasset à Tessalit en six jours et demi, ayant effectué, avec un convoi de six véhicules, un trajet de neuf cents kilomètres en terrain varié. C'est évidemment pas mal ! À part quelques ensablements, une ou deux crevaisons, et la perte des clavettes de roues du moyeu du camion, aucun incident mécanique digne d'être noté. Nous avons roulé en aveugles, sans même être certains d'avoir choisi le meilleur itinéraire – et pour cause, puisque nous allions à l'aventure ! – et franchi tous les obstacles qui se présentaient devant nous, sans chercher à les contourner. Notre itinéraire peut donc être grandement amélioré en cherchant un peu, mais, tel qu'il est, il ne présente absolument aucune difficulté pour des engins modernes. C'est une preuve formelle que la technique actuelle peut triompher du Sahara sans aménagements coûteux.

Bien sûr, une liaison pareille, ça s'arrose ! Chacun est content et, à tous les échelons de la hiérarchie, on se congratule. D'abord, le problème de l'eau est résolu pour nous : plus d'inquiétudes désormais, il y a des puits partout !

Aucun véhicule n'est à l'abandon, et Tessalit nous attend à quelques kilomètres. Nous repartons, roulant avec plaisir sur la piste très unie construite par les soins du Mer-Niger. Dix kilomètres avant Tessalit, nous nous arrêtons pour faire toilette. Chacun se rase, se lave, se met en tenue numéro un. On repart.

Le reg vient buter contre les hautes montagnes noires de l'Adrar des Iforas ; nous traversons les champs

d'aviation de Tessalit où de nombreux baraquements s'élevaient sur une plaine encore déserte, il y a quelques années. Nous nous engageons dans les gorges et, bien groupés, faisons notre entrée officielle à Tessalit où M. l'administrateur principal Baudet, commandant du cercle de Gao, est venu attendre le général Adeline. La liaison Algérie-Soudan est faite.

2-3 janvier 1949

VIII

En descendant le giboyeux Tilemsi de Tessalit à Anéfis

Voici donc Tessalit, point d'eau de sinistre mémoire, autrefois base de ravitaillement en eau des rezzous, djebel sinistre dont les nomades s'écartaient avec terreur, tant était grande sa réputation de coupe-gorge. C'est une gorge bordée de hautes collines de pierres noires où quelques palmiers mettent heureusement une note de couleur vive. Autrefois, il n'y avait qu'un puits dans l'oued.

Georges Estienne me racontait qu'à l'époque où il fit la première traversée du Tanezrouft, et plus tard lorsqu'il balisait le parcours en compagnie de son frère, René Estienne, c'est-à-dire de 1923 à 1926, ils prenaient la précaution, avant de s'engager dans les gorges, de dégonfler légèrement les pneus de leur véhicule.

« Car il eût été dangereux de s'ensabler, rappelait-il volontiers. Nous procédions par surprise, fonçant à toute vitesse à travers la montagne afin de surprendre au lieu d'être surpris. Si nous ne rencontrâmes jamais de rezzou, plusieurs fois nous arrivâmes au puits alors qu'il venait juste d'être abandonné par les pillards. On trouvait encore les feux allumés, les braises chaudes. On se dépêchait de gagner le Tilemsi, plus accueillant. »

Escale présaharienne

En 1948, Tessalit a détrôné Aguelhoc, ancienne escale d'aviation, à l'époque héroïque où les avions devaient se poser à El-Goléa, Aoulef et Aguelhoc pour aller d'Alger à Gao. J'ai déjà signalé le grand terrain d'aviation construit en bordure de la montagne, utilisé par les avions de la Compagnie transsaharienne. De plus, le Mer-Niger qui, à défaut de chemin de fer, entretient la piste, a fait de Tessalit une station « estivale ». Malgré les fortes chaleurs, la sécheresse de son climat le rend plus salubre que Gao. Une palmeraie cultivée vient d'être plantée. D'immenses bâtiments ont été construits, remplaçant le vieux blockhaus d'autrefois dont les remparts abritent l'infirmerie. Une population sédentaire s'y est fixée, car l'eau abondante permet quelques cultures et surtout l'élevage des zébus et des moutons soudanais.

Après notre traversée saharienne, Tessalit prend pour nous l'allure d'une oasis idéale. Nous y sommes accueillis fort courtoisement par le chef de chantier du Mer-Niger et rencontrons l'administrateur Baudot, commandant du cercle de Gao, le chef de subdivision de Kidal, le médecin-capitaine commandant le service de santé de Gao, qui nous accompagneront jusqu'à Tin-Zaouaten, sur le chemin du retour.

Du filet d'autruche

Le docteur a tué la veille une splendide autruche mâle et nous en mangeons le filet en rôti. C'est une viande rouge assez savoureuse et semblable à du bœuf.

Le lendemain matin, à six heures, nous quittons Tessalit par la splendide piste nouvellement refaite, suffisamment large pour que deux camions puissent s'y

croiser. En 1941, descendant au Dahomey, j'avais effectué le même parcours. Quel changement ! Partout des ouvrages d'art ont été construits : ponts sur les oueds, chaussée surélevée dans les zones d'inondation, etc. C'est bien plus une route qu'une piste. Nous pourrions le même soir atteindre Anéfis, à deux cents kilomètres de Gao, point le plus au sud de notre périple où nous devons trouver notre ravitaillement en essence.

Le Tilemsi, paradis des chasseurs

La descente le long de la vallée de Tilemsi est un enchantement. Le gibier pullule littéralement : gazelles, biches, antilopes, outardes, pintades.

Les gazelles, peu farouches, nous regardent passer à moins de cinquante mètres de distance ; les outardes se laissent approcher plus près encore. Nous assurons notre ravitaillement en viande de façon très rapide. C'est du tir à la cible.

Par place, la piste disparaît dans des herbes hautes et jaune pâle qui donnent à toute cette partie du Soudan une couleur dominante de blés mûrs. Puis, sur le tard, en vue d'Anéfis, nous traversons des bois d'épineux, une brousse arbustive sous laquelle courent des centaines de pintades.

La « gare » sans train

Nous arriverons à Anéfis à la nuit. Ce point d'eau comprend actuellement une construction : la « gare » du Mer-Niger. Et, vraiment, on se demande quels joyeux fumistes ont construit cette gare qui attend la venue hypothétique de son premier train.

La tragédie d'Anéfis

C'est aux alentours d'Anéfis qu'en plein mois d'août, l'an passé, se situa l'horrible tragédie de la soif dont furent victimes trois ingénieurs du Mer-Niger et leur boy. Par une inconcevable imprudence, ils étaient partis pour une ultime mission de relèvement topographique dans les environs du Tilemsi sans s'assurer d'une provision d'essence et d'eau suffisante. Tombés en panne sèche, ils essayèrent de revenir à pied, s'égarèrent dans la brume de sable et moururent les uns après les autres de soif, mais surtout d'empoisonnement, ayant commis l'imprudence de boire l'eau oxydée du radiateur... J'ai lu avec émotion les lettres qu'ils eurent le courage d'écrire avant de mourir ; elles reflètent un courage et une résignation magnifique. Que dire du dernier survivant, qui nota la mort de ses compagnons, cherchant à deviner pour quelle heure serait son trépas, et qui eut l'affreuse vision des hyènes dévorant les cadavres de ses amis et attendant patiemment, couchées à quelques mètres, qu'il eût lui aussi rendu le dernier souffle pour le dévorer ? Tragique ironie, leurs ossements furent retrouvés à dix kilomètres d'Anéfis !

Car ces grandes steppes soudanaises sont terriblement trompeuses. Bien que couvertes d'une végétation abondante, due aux tornades de la saison des pluies, elles sont, en saison sèche, aussi dépourvues d'eau que le Sahara et les puits y sont parfois fort éloignés les uns des autres ; suffisamment, en tout cas, pour que ne se relâche jamais la discipline saharienne dictée par l'expérience.

Dans la nuit d'Anéfis, très chaude mais humide, le plein des véhicules est rapidement fait. Le stock d'essence y est confié à la seule garde d'un Noir ignare et inculte avec une désinvolture toute coloniale.

Autour sont les puits : de très larges et très profondes excavations, d'où les zébus tirent l'eau par l'antique

système du plan incliné.

Scènes bibliques

En passant par Aguelhoc nous avons revu avec intérêt l'abreuvoir des nombreux troupeaux de zébus des Touareg ; scène biblique pleine de grandeur et de sérénité. De jolies filles, peu farouches, aux poses hiératiques, drapées comme des tanagras dans des voiles indigo, acheminaient lentement le bétail, riant de toutes leurs dents d'ivoire aux compliments que leur adressaient les membres de notre caravane. À leurs côtés, le père, ou l'époux, ou le frère, farouchement voilés, se détournaient précipitamment pour échapper à nos objectifs photographiques. Le piétinement des bœufs et des moutons soulevaient des nuages de poussière de banco*. Cette terrible poussière rouge du Soudan qui vous suffoque mieux que toute autre. Nous marchandons un mouton : cent cinquante francs FAO. Soit trois cents francs algériens. Même en tenant compte de leur extrême maigreur, ça ne met pas cher le méchoui. En 1941, c'était vingt-cinq francs algériens. Les nomades suivent les mercuriales avec une attention qu'on ne soupçonnerait guère ! Ils refusent d'ailleurs énergiquement notre argent algérien qui n'a plus cours chez eux.

Regrets sur le Niger

Nous ne verrons pas le Niger, bien que Bourem soit tout proche ! Ceux qui n'ont pas vu couler le fleuve majestueux entre les hautes dunes jaunes regrettent la discipline militaire qui les prive de cette occasion unique. Venir d'Alger à travers le Sahara, traverser trois mille

kilomètres de désert et s'arrêter avant de toucher au but, ne faire qu'écorner la brousse et qu'entrevoir ses chasses prestigieuses, puis repartir vers le nord, retraverser à nouveau les steppes arides, les terres calcinées, tel sera malheureusement notre sort.

Cap au nord

Anéfis se trouve à la bifurcation des pistes de Kidal et de Tessalit. Nous allons donc remonter à Kidal en contournant par le sud l'Adrar des Iforas. Une piste facile et roulante nous y conduit en une matinée. Le paysage est hybride : saharien avec de grandes coulées de verdure soudanaise dans les oueds. On aperçoit encore beaucoup de gibier, notamment un troupeau de superbes biches qui se profilent sur une crête hors de portée, puis des pintades, des outardes !

Le paysage devient très montagneux, l'Adrar bleuté silhouette ses pics dans le nord et l'ouest ; d'énormes troupeaux de zébus paissent la savane, toute cette région, assez fertile en puits, est riche de vie.

Vers midi, après avoir fait la toilette traditionnelle, nous faisons notre entrée dans Kidal où le drapeau français flotte haut et fier sur la citadelle. Les tirailleurs sénégalais, les sombres goumiers* touareg rendent les honneurs. Un clairon sonne « Aux champs ». Nonchalante, une belle Targuia regarde venir le convoi sans cesser d'apprêter une peau de filali tendue entre deux baguettes.

4 janvier 1949

IX

Rude étape dans l'Adrar des Iforas de Kidal à Tin-Zaouaten

Nous goûtons à Kidal le charme de l'hospitalité coloniale. Poste le plus avancé du cercle de Gao vers le nord, Kidal qui n'était autrefois qu'un point d'eau abondant est aujourd'hui un charmant village colonial, propre et bien construit, dominé par un bordj* au donjon crénelé, mollement allongé dans un site de rochers noirs, de sables rouges et de jardins luxuriants où roucoulent les tourterelles.

Nous y resterons vingt-quatre heures, délai suffisant pour visiter le poste, l'oued et ses puits qui connaissent une grande animation à l'heure où, de tous les points de la brousse, s'en viennent boire les troupeaux. Le lieutenant Lorenzetti, de l'annexe du Touat, venu d'Adrar avec deux Dodge, nous y rejoint. Il se rend à la conférence qui se tient, une fois l'an, aux confins algéro-soudanais, réunissant officiers algériens et coloniaux, réglant les litiges de pâturages, les migrations des nomades, etc. Celle de cette année aura lieu à Tin-Zaouaten.

Une mauvaise piste abandonnée

C'est donc une véritable caravane qui, demain, partira de Kidal pour gagner ce puits par une mauvaise piste abandonnée. Le commandant du cercle de Gao et ses trois voitures, les deux Dodge de Lorenzetti partiront le matin. La mission Adeline quittera Kidal vers quinze heures.

On nous a bien prévenus que la piste était mauvaise ! En fait, elle est impraticable. La colonie l'a complètement délaissée ; la végétation l'envahit, les buttes de marcoubas l'obstruent, les passages rocheux sont ravinés... une misère !

Le soir, nous avançons de quelque soixante kilomètres et campons à la lisière d'une savane herbeuse. Une hyène s'avance jusqu'à cent mètres du camp. Le temps de saisir une carabine, elle a disparu dans la pénombre. Nous avons acheté à Kidal des moutons qui bêlent lamentablement toute la nuit.

Deux mouflons apparaissent

Le lendemain, nous remontons des gorges assez escarpées dans lesquelles coule un flot de végétation. Sur une crête, deux mouflons apparaissent, puis s'enfuient de leur galop élastique hors de portée de nos carabines. Peu après, nous abandonnons les traces des voitures de Baudot et Lorenzetti, qui semblent avoir l'intention de remonter l'oued Tin-Bidène. Nous préférons conserver le jalonnement initial. Bien nous en prend d'ailleurs ! Si l'on excepte quelques très courts passages où les eaux ont raviné la piste, nous pouvons avancer, en effet, assez rapidement ; mais il est certain que des voitures ordinaires peineraient énormément.

Nous avons rejoint maintenant un paysage très saharien : grands regs, collines dénudées, avec cependant par place quelques oueds bien garnis. Tout à coup, Franz, le légionnaire estonien, qui conduit le Dodge, s'agite. Il a

une vue perçante et nous désigne assez loin dans l'oued un troupeau de grandes bêtes noires, que je prends tout d'abord pour des chameaux. Et puis, c'est la révélation !... Des autruches !

Douze autruches

Les deux voitures de tête se sont arrêtées. Nous sommes à un kilomètre environ et fonçons dans leur direction ; on distingue nettement le troupeau qui, mis en éveil par les bruits de moteurs, se rassemble, et les longs cous souples coiffés de petites têtes ridicules qui cherchent de tous côtés ; on voit les ailes courtes battre avec nervosité. Nous continuons plein gaz sur la piste ; le troupeau prend le grand trot, cous tendus, ailes éployées, fuyant droit devant. Spectacle rarissime que ces douze magnifiques mâles d'un noir de jais, de taille énorme, fuyant à la vitesse d'un cheval au galop, puis s'arrêtant pour examiner l'assaillant, repartant, s'arrêtant à nouveau.

Pendant plusieurs kilomètres, nous les pourchassons sans nous écarter de la piste. Les canons des carabines nous brûlent les mains, mais nous avons reçu interdiction de tirer, l'autruche étant un gibier protégé. Puis, comme pour nous narguer, le troupeau oblique brusquement, traverse la piste à cinquante mètres devant nos capots et s'enfonce dans des pierriers où il disparaît enfin !

Cet intermède terminé, nous continuons notre route et nous engageons dans un plateau sableux, puis dans une zone de sables mous qui semble très étendue. Tous les cinquante kilomètres, on distingue encore les emplacements des anciens terrains d'aviation de secours, bien balisés.

... dur passage du Tibennoua

Une large dépression de fech-fech annonce le début de nos difficultés. Il y avait longtemps que nous n'avions pas utilisé les poutres ! L'équipe se remet au travail et nous avançons lentement, cherchant entre les passages difficiles des plages de sables durs sur lesquelles nous rassemblons le convoi.

Devant nous, c'est-à-dire orientée nord-sud, voici une chaîne de montagnes importante, le Tibennoua, qui, vue à la jumelle, semble prédire de pénibles moments. Un col ensablé paraît être le seul passage praticable. On y distingue encore le jalonnement de la piste. Pas de doute, il faut s'y lancer ! Une longue dune monte à l'assaut de la falaise jusqu'au col. Seul de tout notre convoi, un Dodge six roues parviendra au sommet sans s'ensabler. Pour les autres, il faudra un grand renfort d'échelles, de tapis métalliques et de creshbas ! Nous sommes heureusement en nombre suffisant pour composer de fortes équipes de dépannage et, l'entraînement aidant, deux heures plus tard, nous atteindrons le sommet du col. Le camion n'aura pu passer la dune que grâce à un chemin de roulement préparé devant ses roues, avançant chaque fois d'une longueur de châssis. Patience ! Vertu saharienne.

L'autre versant du col est rocheux et sans difficultés. Pour quiconque vient du nord, le col de Tibennoua n'est donc pas un obstacle sérieux. Par contre, je vois très mal passer, venant du sud, une voiture légère isolée.

Pour récompenser nos efforts, un véritable tanezrouft* s'offre à nous sur lequel nous roulons à vive allure en direction des Adrar Torra et Debnat. Au nord se trouve le puits d'In-Azaraf, par lequel a dû passer l'administrateur Baudot.

Le plus mauvais passage du voyage

À la nuit, nous rejoignons ses traces au pied du djebel Debnat ; bivouac dans les cailloux. Nuit très fraîche.

Le lendemain, nous partons avec l'intention d'arriver de bonne heure à Tin-Zaouaten dont nous ne sommes plus éloignés que d'une cinquantaine de kilomètres. Il ne faut jamais jurer de rien au Sahara ! Ces cinquante kilomètres de piste seront ce que nous aurons franchi de plus difficile au cours de notre voyage, y compris le col de Tibennoua ; la piste est rocailleuse, inexistante, les oueds sont bourrés de marcoubas, les regs sont en fech-fech pourri et, sur vingt kilomètres, c'est une succession de cuvettes ensablées et de rochers, à travers lesquels il faut chercher sa route, car il y a des années qu'aucun véhicule n'y passe plus, qu'aucun entretien n'a été fait et qu'une longue dune en formation barre complètement l'itinéraire, obligeant à un long détour vers le sud.

Enfin, nous débouchons sur l'oued Tin-Zaouaten et revoyons avec joie les magnifiques éthels géants, au feuillage argenté, parure des montagnes du Hoggar.

Un dernier coup de collier nous permet de franchir l'oued, très large, charriant des flots immobiles de sables pulvérulents, et nous faisons notre entrée dans le fort Pierre-Bordes, sur lequel flottent nos couleurs. Nous sommes en Algérie.

Tin Zaouaten...

Cinq à six goumiers algériens et un brigadier composent la garnison de Tin-Zaouaten. Du temps de sa splendeur, Tin-Zaouaten tenait garnison, possédait un poste de radio. Il y avait alors des rezzous dans les parages et un peloton séjournait en permanence dans la région. En outre, la piste était fréquentée : le passage de la mission Citroën lui avait conféré un certain lustre. Les transports tropicaux organisaient un service régulier

Tamanrasset-Gao. Mais, peu à peu, les difficultés de parcours en territoire soudanais ont fait désertir cette piste. Actuellement, il ne reste plus à Tin-Zaouaten qu'un Blanc.

... et son ermite

C'est un Français du nom de Dentier, ancien radio du poste et qui n'a plus voulu quitter ses solitudes sahariennes. Lorsqu'on supprima son emploi, il prit sa retraite, resta avec ses femmes touareg et s'établit en ce lieu retranché du monde, à sept cents kilomètres de Tamanrasset, à mi-distance entre ce poste et Gao.

Misanthrope, Dentier n'est pas particulièrement enchanté du remue-ménage qui trouble sa thébaïde*. Il est devenu, en quelque sorte, le chef *in partibus* des Touareg de la région ; il vit comme eux, nomadise avec ses troupeaux, commerce avec le Soudan et l'Algérie, dédaigneux du progrès, méhariste infatigable, sorte d'hercule massif, vêtu d'un sarouel*, d'un gilet de corps et d'un béret basque. On le dit fort riche. Il s'est bâti une petite case en banco sur une dune en bordure de l'oued. Et le soir, grâce à lui, toute la mission dévorera un succulent méchoui. Un déclassé ? Un malin ? Un sage ? Lui seul le sait.

Visite du GNT

Il y a foule à Tin-Zaouaten : le groupe nomade du Timétrine, qui nomadisait à quelques centaines de kilomètres dans l'est, est venu à marche forcée saluer son chef. Deux pelotons méharistes vont défiler devant nous. Les bêtes sont superbes, immenses ; l'on devine des bêtes habituées à pâturer à longueur de journée dans les riches

oueds soudanais. Quelle différence avec les chameaux rustiques du Nord ! Mais tiendraient-ils longtemps en plein Tanezrouft, sans eau et sans pâturage, ces méhara privilégiés !

Le premier peloton, composé de goumiers touareg, méharistes impeccables, défile au grand trot dans un poudrolement de poussière, puis vient un second peloton composé de tirailleurs sénégalais, rieurs, gamins, ne sachant pas monter à chameau, mais soldats impeccables et qui apportent un élément plus militaire à la vision médiévale des Touareg, drapés dans leurs cottonnades indigo, voilés, hiératiques, pleins de mystères et de poésie.

5 janvier 1949

X

Et au soir tombant, dans le lointain, voici les cimes dentelées du Hoggar

Devant nous la plaine immense : pas un arbre, pas un brin d'herbe ! Du reg dur, sur lequel nous roulons très vite, ou du sable uni allongeant des plages lunaires jusqu'à des montagnes très lointaines qui ne sont peut-être que de simples collines.

Une piste intacte, roulante, qui nous semble parfaite après le dur effort demandé à nos véhicules pour atteindre Tin-Zaouaten. Les traces, très vieilles, des nombreuses voitures qui l'ont suivie, sont encore marquées distinctement : on les dirait d'hier. Le Soudan est loin déjà derrière nous.

C'est le nouveau Sahara, le désert algérien, plus net, plus propre, plus intact. Car, toute cette verdure soudanaise, au fond, n'était que factice et l'eau y était presque aussi rare que dans le Nord. Sait-on que les Touareg Iforas ou Oullimiden, qui pâturent leurs chameaux au Soudan, boivent presque uniquement du lait ? Que leurs troupeaux, ayant en abondance du pâturage, restent parfois plusieurs mois sans boire, se contentant de l'eau contenue dans la végétation qu'ils broutent avidement ?

Retour au Sahara

Le Soudan est loin. Nous en avons eu un dernier aperçu ce matin, quelque trente kilomètres après avoir laissé Tin-Zaouaten, alors que nous remontions l'oued In-Akantarar, puis l'In-Tedeini. La tornade avait ravagé la vallée, l'oued avait coulé emportant les derniers vestiges de piste ; des touffes de marcoubas énormes et serrées nous obligèrent par deux fois à chercher péniblement un chemin praticable. Puis ce fut la montagne, la piste sèche et maintenant le reg.

La sécheresse est la raison pour laquelle la piste de Tamanrasset à Tin-Zaouaten sera excellente alors que, de ce point à Kidal, nous l'avions trouvée impraticable. C'est qu'il pleut très rarement sur cette hamada qui prolonge à l'est et au sud du tassili le Tanezrouft, et la pluie reste la grande destructrice des pistes sahariennes.

Nous avançons donc sans encombre, atteignant vers le soir l'embranchement de la piste secondaire qui conduit au puits de Tin-Rerbe, à cinquante kilomètres à l'est et à mi-chemin de Silet. C'est l'unique point d'eau permanent de ce parcours. La piste chamelière passe, en effet, plus à l'est dans une région montagneuse.

Un grand reg facile

Nous camperons sur l'une des rives d'un affluent de l'oued Iler, ce cours d'eau fossile qui, contournant le tassili des Adrar, va se jeter dans les grandes zones d'épandages du Tanezrouft. Le lendemain, nous poursuivons à vive allure sur le grand plateau interminable. Devant nous, voici sortir comme un Mont-Saint-Michel des Sables le mont Bourzekhal, curieux piton noirâtre, portant dans son sein

une minuscule plantation de thalas où broute une harde de gazelles.

Au nord, sur l'uniformité du plateau, mi-détachée sur l'horizon par suite du mirage, s'élève une curieuse forteresse aux murailles inaccessibles, véritable donjon qu'il serait intéressant d'aller explorer, car près de ces buttes témoins se trouvent généralement des gisements préhistoriques. Mais l'horaire intransigeant du convoi ne nous permet pas cette fantaisie.

Insensiblement, la hamada se creuse de nombreux oueds remplis de sables mous sur lesquels nos roues tracent de profondes ornières. Le balisage est toujours excellent et, de place en place, on rencontre les terrains de secours de l'aviation. Nous déjeunons – singe, sardines, kessera – au pied d'une butte de marbre blanc curieusement plantée dans le décor.

Nous sommes en plein dans le lit fossile de l'oued Tamanrasset que nous traversons dans sa plus grande largeur.

Il faut être bien averti de la topographie saharienne pour deviner un grand fleuve quaternaire sous cette plaine de sables unis que rien ne distingue du reste du paysage. Pas d'arbres, pas d'acheb, pas de drinn !...

Le fech-fech de l'Adjemiet

C'est ensuite la remontée de l'oued Adjemiet, qui coule nord-sud et se révèle facile au début, puis nous réserve sur la fin comme ultime épreuve une désagréable traversée de quatre à cinq kilomètres où nous allons connaître enlèvement sur enlèvement. Autrefois, une digue de pierres avait été construite, permettant de franchir le mauvais passage ; le sable l'a nivelée. Le cœur joyeux, car nous sentons que la fin des difficultés est proche, nous nous attelons aux poutres et aux tapis métalliques. On passe ! Le

relief s'accroît, nous devons approcher du col qui nous permettra de descendre sur l'oasis de Silet.

L'étonnante aventure d'une jeune fille

En effet, de belles vallées de sables blancs, durs et fermes, parsemées d'étranges blocs aux formes de chimères ou de djinns* (un paysage très Hoggar, en noir et blanc) nous permettent de gagner rapidement en direction du nord.

Mais je songe, malgré moi, à cette jeune Française, Mlle P. B., qui avait décidé il y a près de quinze ans d'aller rejoindre son fiancé, lieutenant-méhariste au Soudan, et qui s'embarqua toute seule sur cette piste avec une petite 10CV Citroën. Le chef de l'annexe du Hoggar lui avait interdit de partir et l'avait consignée en chambre !... C'était mal connaître la volonté d'une amoureuse ! La jeune fille, la nuit venue, sauta par la fenêtre, sortit sa voiture, dont elle avait fait le plein, et partit... Par miracle, elle arriva, gagna la partie ; elle est devenue, comme elle l'espérait, la femme de son bel officier. « Grand-mère, diront plus tard ses petits-enfants, racontez-nous votre traversée épique, seule à bord, dans les sables mouvants du désert ! » Et l'aïeule dira comment elle devait tout faire elle-même, creuser le sable, placer les grillages, démarrer, avancer jusqu'à ce que le sol soit consistant, revenir à pied en arrière pour reprendre son lourd matériel de dépannage, le porter sur son dos jusqu'à la voiture, repartir, etc.

... *in fine*

« L'Iskel !... Là, au nord, l'Iskel ! »

Chacun pointe le doigt vers la cime entrevue dans le soir qui vient ; un double sommet arrondi, caractéristique. C'est vers lui que le premier jour nous avons mis le cap ; il y a quinze jours exactement. Bientôt, la boucle sera terminée. En effet, devant nous s'étend maintenant la large vallée noire de l'oued Silet, son reg de deuil et, vers le nord, la fine dentelure des géants de l'Ataker-n'Aghaggar, le Tahat, l'Illaman... Nous descendons à vive allure, traversons le premier oued de verdure rencontré depuis Tin-Zaouaten, et voici tout à coup, devant nous, la masse carrée du bordj de Silet, tache jaune au milieu des palmiers.

À la nuit, le convoi est rassemblé et parqué autour du bordj. Chacun se lave avec délices au puits ; le gardien prépare le méchoui. Ultime étape de notre randonnée, car demain, cent quarante kilomètres d'excellente piste doivent nous conduire à Tamanrasset dans la matinée. Dernière soirée autour du feu de camp entre camarades ; dernières heures de liberté... Et, comme toujours, mélancolie secrète à l'idée de rentrer. Mais bien sûr, chacun promet de revenir !

Le lendemain, 26 novembre, à l'heure et au jour prévu, le général Adeline fait son entrée dans Tamanrasset, ramenant ses six véhicules, pouvant ajouter : « Il ne s'est rien passé. »

Car déjà se dispersent, au vent des grandes plaines désertiques, les émotions des heures difficiles ; on oublie le moment où l'on a bien cru devoir abandonner un véhicule ; on oublie les heures passées à se désenliser de l'étreinte fuyante des sables... « TVB ! » pouvons-nous télégraphier à Alger. Encore faudrait-il, pour être juste, ajouter : « Et nous avons eu la baraka* ! » Ensuite, tirer les leçons de cette longue randonnée. Ce que j'essaierai de faire demain.

Un grand reportage sur les pistes automobiles sahariennes

Du Hoggar au Soudan à travers l'Adrar des Iforas

XI

La lutte est engagée entre la piste et la route
mais l'avion mettra prochainement tout le monde d'accord



La marine Adeline cherche sa route dans le fack-fack de l'Adrar. (Photo Frison-Roché.)

EN ce début d'année 49, franchir le Sahara avec une voiture de tourisme ordinaire quelle que soit sa qualité et sa robustesse, relève toujours de l'exploit sportif. Il n'y a eu l'ond pas grand-chose de changé, depuis la temps où le général Meyer commandait le territoire des Ouzia, et lorsque les premières offensives motorisées :

Il y a des pistes, trois grandes pistes principales : il y a des voies annexes : celle des Argonautes, sur Djanaï ; celle de Tuni au Fessan et au Tibesti. Mais qu'il prenne avec à un quelconque propriétaire de voiture de franchir les 3.000 kilomètres du désert, et il se heurte aux mêmes difficultés que ses lointains prédécesseurs, les pionniers. S'il emprunte une piste fréquentée, il lui sera tout fait sur son chemin sur la « piste officielle » du nord, ou dans le fack-fack labourez du sud ; s'il prend une piste déserte, il lui faudra compter avec l'incertitude, avec le ravinement des crues et, là aussi, tout n'est pas sans danger ! Seule les engins passent le Sahara sans encombre, s'est-il dit, ceux qui ont compris qu'une piste ne por-

PAR
R. FRISON-ROCHE

port pas la vitesse sans devenir dangereuse pour la véhicule. On avait généralement beaucoup moins de matériel en roulant en terrain varié parce qu'on y avançait lentement et avec précaution.

Donc, le budget consacré aux pistes englobait chaque année des sommes considérables. Cette dépense est-elle justifiée, pourrai-elle être utilisée de façon plus satisfaisante, plus en rap-

port avec les moyens que donne la technique moderne ? C'est ce qu'il s'agit de discuter.

Tout d'abord, je ne tiens pas de conclusions personnelles du voyage que je viens d'effectuer ; il appartient au général Adeline de le faire. Tout au plus, pourrais-je dire que le problème des pistes dépend en importance de choix d'une variante entre Tamezouat et Gao.

• SUITE PAGE 2

Lire l'Echa d'Alger des 25, 26-27, 28, 29, 30 décembre 1948, 1^{re}, 2-3, 4, 5 et 6 janvier 1949.
Copyright le, franc-rocche et « Eri- d'Alger ».

6 janvier 1949

XI

La lutte est engagée entre la piste et la route, mais l'avion mettra prochainement tout le monde d'accord

En ce début d'année 1949, franchir le Sahara avec une voiture de tourisme ordinaire, quelles que soient sa qualité et sa robustesse, relève toujours de l'exploit sportif. Il n'y a au fond pas grand-chose de changé, depuis le temps où le général Meynier commandait le Territoire des oasis, et lançait les premières offensives motorisées !

Il y a des pistes, trois grandes pistes principales. Il y a des voies annexes : celle des Agger, sur Djanet ; celle de Tunis, au Fezzan et au Tibesti. Mais qu'il prenne envie à un quelconque propriétaire de voiture de franchir les trois mille kilomètres du désert, et il se heurtera aux mêmes difficultés que ses lointains prédécesseurs, les pionniers. S'il emprunte une piste fréquentée, il laissera neuf fois sur dix sa voiture sur la « tôle ondulée » du Nord, ou dans le fech-fech labouré du Sud ; s'il prend une piste désertée, il lui faudra compter avec l'ensablement, avec le ravinement des crues et, là aussi, tout n'ira pas sans casse ! Seuls les sages passent le Sahara sans encombre, c'est-à-dire ceux qui ont compris qu'une piste ne permet pas la vitesse sans devenir dangereuse pour le véhicule. On casse généralement beaucoup moins de matériel en roulant en

terrain varié, parce qu'on y avance lentement et avec prudence.

Donc, le budget consacré aux pistes engloutit chaque année des sommes considérables. Cette dépense est-elle justifiée, pourrait-elle être engagée de façon plus satisfaisante, plus en rapport avec les moyens que donne la technique moderne ? C'est ce qu'il s'agit de discerner.

Tout d'abord, je ne tirerai pas de conclusions personnelles du voyage que je viens d'effectuer : il appartient au général Adeline de le faire. Tout au plus pourrais-je dire que le problème des pistes dépasse en importance le choix d'une variante entre Tamanrasset et Gao.

Des pistes archaïques

Les pistes actuelles donnent-elles satisfaction ? Non ! sommes-nous en devoir de répondre. Et ce ne sont pas les transporteurs qui les utilisent, que ce soient les grandes compagnies fortes d'un long passé et d'une expérience coûteusement acquise (je veux parler de la Compagnie générale transsaharienne, de la Société anonyme des transports tropicaux) qui me démentiront. Ils savent trop combien l'état des pistes leur coûte en pneumatiques, en véhicules brisés, en châssis cassés, en embrayages, bref !... La piste est un gouffre.

Elle nécessite un parc très important, trop important même pour un rendement économique faible.

Or, les conceptions actuelles de la locomotion au Sahara ne prévoient que deux possibilités : la *piste*, c'est-à-dire un terrain plus ou moins bien préparé, ou la *route*, avec ouvrages d'art, surface goudronnée, cimentée ou macadamisée, selon les préférences.

Il faut, en outre, tenir compte des pistes qui traversent deux régions très différentes. Solution passable au Sahara,

la piste est une solution de fortune au Soudan, ainsi que partout où les tornades et la saison des pluies transforment les plaines en mares, les oueds en fleuves, les terrains en un infâme poto-poto* infranchissable. La zone des pluies réclame indiscutablement une route, ou tout au moins une piste avec ouvrages d'art telle que l'a conçue le Mer-Niger, de Tessalit à Anéfis par exemple.

Un choix prématuré

L'entretien des deux grandes pistes transsahariennes du Tanezrouft et du Hoggar se révélant trop coûteux, il a été envisagé en haut lieu de ne porter l'effort que sur une seule d'entre elles, celle du Hoggar, en choisissant Tamanrasset comme point de bifurcation ; de là, une piste partirait sur le Tchad, une autre sur Gao et le Niger.

Pourquoi ce choix du Hoggar, alors que, précisément jusqu'à maintenant, tous les efforts financiers ont été faits sur la piste Béchar-Gao, kilométriquement plus faible (au départ du terminus des voies ferrées de pénétration bien entendu, car d'Alger l'écart est insignifiant) et empruntant sur la majeure partie de son tracé un reg particulièrement roulant ? À cause, répond-on, du manque d'eau sur mille kilomètres de son parcours. C'est une raison, peut-être, mais pas une raison suffisante. Il s'agit donc de trancher une fois pour toutes la question : route ou piste !

Route ou piste ?

Il faut le faire avant même que d'envisager un quelconque tracé, car la route a besoin d'autres servitudes que la piste. La piste recherche les terrains roulants et les premiers tracés découverts par les pionniers sont encore

les meilleurs actuellement. La piste, au fond, c'est un balisage bien marqué, avec un sol plus ou moins préparé, tout au moins en quelques points bien définis : passages d'oueds, descentes de krobs (falaises), zones à fech-fech ; partout ailleurs, les chauffeurs cherchent leur route à droite et à gauche, évitant spécialement de suivre exactement les mêmes traces, car le « roue dans la roue » n'aboutit habituellement qu'à un ensablement dans une profonde ornière. *A priori*, l'expérience condamne la trace unique.

La route recherche, elle, les sols durs ; elle les trouve en principe dans les régions montagneuses, elle comporte des ouvrages d'art conséquents : remblais, déblais, parapets, digues, ponts ; elle a besoin du rocher, car une fois construite elle est faite pour durer. Je devrais dire elle « sera », car il n'y a pas de route au Sahara français.

Donc, avant de choisir un tracé, il faut d'abord décider : route ou piste ? La route passant par la montagne et évitant les hamadas, les regs et les sous-sols meubles ; la piste, au contraire, recherchant ces derniers parce qu'offrant d'immenses étendues très roulantes.

Enfin, la route, empruntant la montagne, traversera une zone normalement riche en points d'eau, alors que les tanezroufts en sont dépourvus.

Le camion, destructeur des pistes

Enfin, il faut convenir que, dans l'un et l'autre cas, route ou piste sont rapidement défoncées par les poids lourds en raison de la sécheresse du sol non cimenté par une humidité constante. Il faudrait donc envisager, dès maintenant, la suppression des poids lourds au Sahara. Aïe ! J'entends répondre : « À quoi donc servirait une route si vous l'interdisiez aux poids lourds, puisque la voie terrestre est appelée pour longtemps encore à supplanter la voie aérienne pour le fret *pondéreux* ? » Et on aurait raison.

Nous arrivons donc à nous demander : ces traversées sont-elles utiles sur le triple plan : impérial, stratégique et international ? Si oui, tous les efforts doivent être faits. Sinon, il faut abandonner le désert à sa bienfaisante solitude et ne le visiter désormais qu'à dos de chameau.

L'entente chameau-avion

Car nous arriverons, qu'on le veuille ou non, dans quelques années, à ce paradoxe : seuls le chameau et l'avion permettront de traverser, contrôler et ravitailler le Sahara.

Déjà, l'avion a détrôné le car et le camion pour le transport des passagers et du fret riche ; exception faite du tourisme volontaire, il ne viendrait à personne l'idée de mettre huit jours pour traverser le Sahara dans un car quand l'avion franchit cette même distance en un jour. Cependant, il reste que l'on a encore besoin d'une liaison terrestre pour diverses raisons : parce que l'infrastructure aérienne est actuellement insuffisante, le radar inexistant et que six mois sur douze la brume de sable étend son voile impénétrable sur le désert ; qu'en outre, beaucoup de postes ne peuvent être ravitaillés par avion ; que les chefs d'annexe ont besoin de pistes secondaires pour ravitailler les populations qu'elles contrôlent et qui, sans nous, mourraient de faim puisqu'on leur a enlevé depuis trente ans leur unique raison de vivre auparavant : le rezzou et le pillage !

De plus, sur le plan stratégique, il est certain qu'une liaison terrestre est souhaitable. Encore que, pour ce faire, le progrès doit être trouvé non pas dans l'amélioration des pistes, mais bien dans l'amélioration du matériel. Or, sur ce point, le matériel tout-terrain utilisé pendant la dernière guerre donne entière satisfaction ; nous venons d'en faire une magnifique démonstration !

Un grand reportage sur les pistes automobiles sahariennes

Du Hoggar au Soudan à travers l'Adrar des Iforas

XII

RÉVOLUTIONNANT LA LOCOMOTION SAHARIENNE
LE CARGO TERRESTRE DE 50 A 150 TONNES DE CHARGE
SE RIRA DES PISTES ET DES ROUTES



La « charge saharienne » de cinquante tonnes d'après une composition de Bresty

EXAMINONS maintenant le problème sous son angle international. Qu'en le veuille ou non, c'est d'Alger que doit partir le bras de la route tout depuis Méditerranée-Le Caire. Enfilé s'élève de souligner que aussi naturellement le puissant Soudan oppose un réel obstacle au développement de cette grande longitudinale !

Le général XUAN déclare à son arrivée à Paris

La situation dans le Viet Nam est en nette amélioration

Le pays désire ardemment le retour de S.M. BAO DAI

Paris (P.P.). — Le général Xuan, chef du gouvernement provisoire du Viet Nam, venant de Hanoi, est arrivé à 5 h. 22 à l'aéroport d'Orly.

Le général Xuan a été le dernier des hôtes.

« Je viens en France pour informer S.M. Bao Dai de la situation actuelle dans le Viet Nam et du travail accompli par le gouvernement provisoire sous l'égide de l'Union nationale vietnamite ».

Il faut surtout qu'en pour cela, « M. l'ingénieur », portant de « l'acier », sans sa petite voiture de tourisme ou d'officier, puisse profiter de la route sans appréhension. Qu'il ait besoin de traverser les franges

PAR
R. FRISON-ROCHE

relais militaires, une route ou bien dans une région à peine mieux servie, sont choses pour une voiture et une équipe de service de nuit ou de jour.

Servitudes indispensables

Ces servitudes, comme il y a vingt ans, l'automobile ne se rend au Soudan doit supporter à certaines pro-

portances indispensables. Elles sont la cause de sa rupture avec la plus technique, obligée de se servir d'une quantité suffisante d'eau et de nourriture, notamment d'un dépôt important à une compagnie de dépannage — faute de quoi il sera obligatoirement retardé.

Et ces servitudes sont énormes, car l'armée qui vient de « fonder » va se heurter des richesses inépuisables.

● SUITE PAGE 3

Lire l'écho d'Alger des 25, 26-27, 28, 29, 30 décembre 1948, 1^{re}, 2-3, 4, 5, 6 et 7 janvier 1949.

Copyright R. Frison-Roche et « Echo d'Alger ».

RESTRICTION DE PAIN EN ESPAGNE

Madrid (P.P.). — Les rations de pain, officiellement en Espagne, à partir du 15 janvier prochain.

7 janvier 1949

XII

Révolutionnant la locomotion saharienne, le cargo terrestre de 50 à 150 tonnes de charge se rira des pistes et des routes

Examinons maintenant le problème sous son angle international. Qu'on le veuille ou non, c'est d'Alger que doit partir le tracé de la route tant désirée Méditerranée-Le Cap. Est-il utile de souligner que seul actuellement le parcours saharien oppose un réel obstacle au développement de cette grande longitudinale !

Il faut pourtant qu'un jour très proche « Monsieur Nimportequi », partant de « Nimportout », avec sa petite voiture de tourisme ou d'affaires, puisse prendre la route sans appréhensions. Qu'il soit certain de trouver les fréquents relais nécessaires, une route en bon état sur laquelle il puisse rouler normalement, sans risques pour son véhicule et sans danger de mourir de soif en cas de panne !

Servitudes indispensables

Car maintenant comme il y a vingt ans, l'automobiliste qui se rend au Soudan doit souscrire à certaines

précautions indispensables telles que : examen de sa voiture sur le plan technique, obligation de se munir d'une quantité suffisante d'eau et de nourriture, versement d'un dépôt important à une compagnie de dépannage, etc., faute de quoi il sera obligatoirement refoulé.

Et ces servitudes sont normales, car l'année qui vient de s'écouler a vu au Sahara des échecs lamentables.

Des voyageurs inexpérimentés, généralement des émigrants britanniques se rendant au Cap avec toute leur famille dans des véhicules provenant de stocks militaires et horriblement surchargés, ont terminé leur voyage pitoyablement sur la piste, à bout de ressources, et ont dû être rapatriés par les services officiels. Plus récemment, des globe-trotters canadiens, qui se targuaient justement d'avoir traversé toute l'Amérique, du nord au sud, y compris la jungle brésilienne et autres difficultés, ont dû abandonner leur raid entre Ghardaïa et El Goléa, sur une piste bien fréquentée, mais impitoyable aux voitures en mauvais état.

Favoriser l'infrastructure aérienne

Peu à peu, on en vient donc à un raisonnement simpliste ! Puisque l'avion est destiné à tout supplanter, pourquoi ne consacrerait-on pas les crédits affectés aux pistes à l'établissement d'aérodromes perfectionnés, munis de stations gonios*, TSF et radars ? En quelques années, l'infrastructure ferait un bond considérable.

Restent les transports des marchandises, le ravitaillement en vivres des oasis et des postes lointains, la police du territoire !

Police et administration du territoire ne demandent en fait que peu de crédits : simplement l'achat de voitures tout-terrain pouvant passer partout et se jouant des pistes : ça existe !

Là où le tout-terrain ne passe pas, c'est-à-dire dans certains coins montagneux fréquentés par les tribus nomades, le chameau restera le roi du désert ; même réflexion pour les ergs absolument hostiles à toute pénétration automobile et paradis des méharistes !

Le ravitaillement

Le ravitaillement pose un gros problème et il est indispensable pour le moment d'avoir recours au camion. Or, le camion tout-terrain *ad hoc* est, jusqu'à présent, un engin de guerre à faible rendement commercial et consommant énormément.

Le véhicule ordinaire s'use rapidement et nécessite une piste. Le jour viendra certainement où l'avion-cargo transportera économiquement, en n'importe quel coin du Sahara, les tonnes de fret nécessaires à la vie des populations. Le problème est beaucoup moins compliqué dans l'ensemble que le « pont aérien de Berlin » par exemple, le Sahara comptant, *grosso modo*, trois cent mille habitants. En attendant, qui dit camion, dit piste.

Ayant admis qu'il fallait créer à travers le Sahara une *route internationale*, indispensable au maintien des relations Alger-Le Cap, route de prestige en somme, ouvrant à tous l'Afrique noire et ses mystères, et interdite aux gros poids lourds ; ayant également admis que la protection, l'administration et la police des vastes territoires traversés pouvaient être résolues par l'emploi d'un véhicule tout-terrain ou du chameau ; constatant que, dans quelques années, l'avion aura définitivement supplanté tous les moyens terrestres, on en vient à remarquer qu'il existe un trou dans cette organisation possible du désert : le transport du fret lourd, pour lequel aucune solution nouvelle n'est envisagée ; fret généralement transporté sur mer par

des cargos lents et spécialisés. Et déjà la comparaison du Sahara avec la mer vient à l'esprit.

Automatiquement, on arrive à une solution audacieuse, appelée à révolutionner la technique automobile saharienne.

De la « chenille Citroën de 1923 »...

Cette solution, c'est M. Georges Estienne qui semble l'avoir trouvée. Son nom est revenu sous ma plume à diverses reprises au cours de ce reportage ; n'est-il pas l'initiateur de tout ce qui a été fait, ou à peu près, dans ce domaine au Sahara ! C'est un homme taciturne, énergique, tout entier voué à sa tâche, un Didier Daurat* des sables, poursuivant inlassablement une œuvre qu'il perfectionne sans cesse. Grand explorateur moderne du Sahara, il possède un esprit inventif qui échappe malheureusement à beaucoup trop de nos grands techniciens officiels. Jamais rebuté, essuyant parfois des échecs, repartant toujours de l'avant, il donne un magnifique exemple de persévérance et de clairvoyance.

L'homme qui a réussi, en 1939, à faire transporter d'Alger au lac Tchad, par la piste, une vedette à moteur de treize mètres de longueur ; qui a été l'initiateur de la première traversée du fameux lac africain, cherchant sa voie parmi les îles flottantes, les chenaux inextricables, les barrages de papyrus ou d'ambadges*, a conservé la vitalité du jeune pionnier qui se lançait dans le Tanezrouft en 1923.

Devenu grand chef d'entreprise, l'ancien aviateur de la guerre 14-18, ne jugeant pas sa tâche accomplie, ne se contentant pas des solutions de fortune qui sont actuellement l'apanage des médiocres, il s'apprête à révolutionner le désert en construisant son premier « cargo terrestre ».

... au cargo terrestre de 1949

Car, ayant définitivement admis que le Sahara était une mer et qu'en conséquence il fallait pour le traverser utiliser des moyens comparables à ceux employés sur les océans, Georges Estienne met au point un extraordinaire engin qui bientôt, espérons-le, fera ses essais pratiques.

Estienne m'a montré ses plans audacieux.

« Vous ne faites donc pas entièrement confiance à l'avion ? ai-je demandé.

— Si ! puisque j'ai définitivement adopté pour mes lignes sahariennes des avions modernes, rapides, à grande puissance ascensionnelle et que, d'autre part, j'ai supprimé tout trafic de passagers par cars ou camions mixtes. Mais, voyez-vous, pour le moment, l'avion gros porteur est encore du domaine du proche futur, il est trop coûteux ; ce qu'il faut trouver, c'est le moyen de transporter les marchandises à très bas prix. Nous nous sommes donc inspirés de l'idée suivante : au Sahara, la vitesse pure est l'ennemie du matériel et son avantage provisoire est toujours détruit par les escales indispensables. Prenons un exemple : sur piste, un camion portant cinq tonnes de charge utile parcourt une moyenne de trois cent cinquante kilomètres par jour ; il met environ six jours, plus souvent sept, pour aller d'Alger à Tamanrasset. Il passe plus de la moitié de ce temps aux escales – ravitaillement, entretien, repos du personnel – indispensables en l'état actuel de la technique.

» J'ai donc pensé, continue G. Estienne, qu'on aurait tout intérêt à adopter la marche lente, mais régulière du cargo maritime qui va tout doucement ses dix à onze nœuds de moyenne. Ainsi est née l'idée du "cargo saharien gros porteur", roulant jour et nuit sans jamais s'arrêter, convoyé par un véritable équipage se relayant par quarts, marchant à l'allure moyenne de vingt kilomètres à l'heure, parcourant donc quatre cent quatre-vingts kilomètres en vingt-quatre heures. »

Béchar-Gao à 20 kilomètres à l'heure en 4 jours et demi

« Par conséquent, ai-je rapidement calculé, cela ferait Béchar-Gao en quatre jours et demi.

— Oui, mais en transportant en une seule fois cinquante tonnes pour commencer, puis plus tard cent tonnes et même cent cinquante tonnes !

— Et cet engin... est né ?

— En voici les plans. La construction en est commencée. Vous voyez qu'il s'agit d'un véritable monstre, avec quatre roues de trois mètres de diamètre, une cabine de commandement, comparable à une passerelle de navire, dominant le sol de six à sept mètres. Dans cette superstructure, dotée de cabines et de couchettes, se tiendront le chef de bord et les mécaniciens qui se relayeront par quarts aux commandes comme sur un bateau.

» La conduite de cet engin sera très facile ; elle sera commandée par clavier ; les vitesses seront constantes, c'est-à-dire qu'il n'y aura pas de temps mort entre la première et la seconde, la seconde et la troisième, les pignons restant toujours embrayés.

— Traction électrique, diesel ?

— Moteur diesel bien entendu ! puissant et économique.

— Et les pistes ! les emprunterez-vous ?

— Le premier cargo saharien de cinquante tonnes, actuellement en chantier, pourra, s'il le désire, emprunter les routes et les pistes, car il peut braquer sur place, mais, une fois dans son rayon d'action, le Sahara, il roulera en tout-terrain en suivant un balisage fait très soigneusement, utilisant les grands regs, dédaignant les pistes existantes : la hauteur et la largeur de ses roues lui permettront de franchir, à la façon d'un rouleau compresseur et sans même les sentir, les plus hautes buttes de marcoubas.

» Il aura deux ponts ; plusieurs cales et, comme les cargos, des mâts de charge. Sur son pont supérieur, six voitures légères pourront être alignées en deux rangées de trois. Il pourrait emporter deux cents hommes et leur équipement.

» Partant de sa base, le gros camion ne s'arrêtera plus jusqu'à son terminus. Une fois embrayé dans une direction, aucune force humaine ne pourra le faire dévier de sa route, mais il suffira, par contre, d'appuyer sur un bouton pour modifier l'angle et le cap de sa marche. »

Estienne s'anime, évoque le gigantesque véhicule.

Ensuite, 100 tonnes, 150 tonnes

« Ensuite, dit-il, nous basant sur les expériences du cinquante tonnes, nous construirons le cent tonnes, puis le cent cinquante tonnes !

— C'est-à-dire l'équivalent de trente camions de cinq tonnes...

— Le fret sera transporté dans des conditions de bon marché qui dérouteront les conceptions usuelles de la locomotion saharienne. »

J'ai laissé M. Estienne à ses projets sensationnels. Et je dis bien : sensationnels, sans y mettre aucune ironie. L'émule de Didier Daurat a pour bureau une pièce nue comme une cellule, donnant sur la rue Sadi-Carnot. Le tumulte des trains et des camions, l'intense circulation de la ville, les sirènes des bateaux du port, y arrivent en un perpétuel bourdonnement qui, à la longue, se transforme en zone de silence. Et son occupant travaille ayant devant les yeux, gravée sur une plaque de bois précieux de la forêt équatoriale, la devise de son père, le général Estienne, créateur des chars d'assaut :

Réaliser, c'est se résigner délibérément à accomplir
une œuvre imparfaite.

8 janvier 1949
L'Écho d'Alger

Lumière sur le Chergui

Sur les Hautes Plaines d'Algérie, à mille mètres d'altitude dans le désert salé du chott* Ech-Chergui, une cité nouvelle, Aïn-Skhouna, s'est créée depuis deux ans.

Là vivent rudement des géologues, des ingénieurs, des géographes, des hydrauliciens, des géophysiciens, toute une pléiade de jeunes savants résolus à percer le mystère du Chergui.

S'ils réussissent la plus étonnante recherche hydraulique du monde, l'Algérie connaîtra un bouleversement économique sans précédent.

Vous pourrez lire demain l'enquête de notre envoyé spécial : R. Frison-Roche.

28 janvier 1949

I

Aïn-Skhouna, nouveau Salt Lake City

La route est longue d'Alger au chott Ech-Chergui. Affreville, Teniet, Tiaret, Frenda, Martimprey en sont les étapes.

On passe ainsi de la Mitidja* au Chélif, du Chélif au Sersou ; on traverse des plaines à céréales, des coteaux, des montagnes, on se faufile dans de profondes gorges, on longe des corniches aériennes, on frissonne dans la pénombre des défilés, on se réjouit tout à coup devant l'ultime vision d'un paysage d'Arcadie. Voici Frenda, accrochée aux flancs d'une falaise, contemplant avec sérénité une profonde et verte vallée et, par-delà des collines capelées de pins, faisant face au Sud tout proche.

De Frenda à Martimprey, on longe ainsi la limite sud des cultures. Puis à Martimprey, il faut quitter la route : nous nous arrêtons perplexes ! Il y a bien un vague poteau indicateur, mais la pluie et le vent l'ont depuis longtemps délavé. Heureusement, du rez-de-chaussée de la gendarmerie, qui fait face à l'embranchement, s'ouvre une fenêtre :

« Vous cherchez le chemin d'Aïn-Skhouna sans doute ? s'inquiète le brigadier. Prenez la piste et tout droit au sud ! »

Transition

Au début, la piste est excellente. Et le paysage de maquis, de forêts clairsemées, de clairières tapissées de thym et de bruyères, est fort agreste. Il y a encore quelques ouvrages d'art, puis tout s'arrête et de profondes ornières, tribut payé aux dernières pluies, cisailent la chaussée ravinée. Heureusement, le gel nocturne – il fait terriblement froid sur ces hautes terres algériennes – a durci le sol et notre Jeep va bon train, cahotante et sautante selon les meilleures traditions.

On avait encore devant soi des arbres nains, maintenant c'est fini. Plus d'arbres ! Une steppe ondulée, couvertes de touffes d'alfa* d'un vert maussade, s'étend de toutes parts, sans que rien ne vienne rompre la monotonie du paysage en camaïeu. Dans les dépressions, de larges flaques d'eau barrent la piste. On a le choix : foncer dedans et noyer les bougies, ou contourner sagement. Là encore, il faut s'accoutumer. À la première mare, le conducteur freine, passe délicatement la première vitesse, sort avec prudence de la piste et ne la rejoint que tout danger d'embourbement évité. À la seconde, il fonce davantage ; enfin, le fait se répétant des dizaines de fois, il ne ralentit même plus, sort de la piste, y retourne, bondit, éclabousse !

« Pourvu que ça dure ! » murmure à mes côtés, plus ou moins rassuré, Charles Brouty*, engoncé dans son burnous, et qui... tend le bras aux croisements !

Des embranchements se présentent, on marche au petit bonheur, on se guide sur les traces les plus fraîches. Devant soi, toujours la steppe monotone sans horizons définis, les basses collines aux flancs desquelles s'accrochent en écharpe de blancs troupeaux de moutons et, parfois, sur une éminence, la tache rouge du toit d'un bâtiment d'alfatiers.

... et voici le chott

Encore un seuil à peine marqué, et brusquement devant nous, à perte de vue, à l'est, au sud, à l'ouest, le chott Ech-Chergui s'étale, nappe de plomb fondu aveuglante de clarté. Il semble que, tout à coup, l'air soit devenu cristallin, qu'il pèse d'une incroyable légèreté sur le paysage. Le chott étend partout ses mirages, enveloppe de mystère les moindres objets, les choses les plus abstraites. Dans les lointains semblent sortir des eaux de monstrueuses architectures : tours, bastions, rochers, qui changent brusquement de formes, s'allongent, s'étirent puis disparaissent... Au sud, très loin, le grand névé scintillant des montagnes de Géryville subsiste comme un témoignage dans ce cadre fugace et irréel.

La piste semble avoir pris tout à coup conscience de son destin. Elle s'en va, rectiligne, droit au sud dans les touffes d'alfa. Dans le paysage sans relief, d'innombrables troupeaux de chameaux se hâtent lentement, avançant en front de bataille, comme à la parade, guidés par un vieux mâle solitaire.

Dans des dépressions invisibles se terrent les basses pyramides brunes des raimas, alentour paissent des troupeaux de moutons ; on voit quelquefois, chose étrange dans cette platitude, des silhouettes humaines et leurs lignes verticales semblent immenses ; on appuie sur l'accélérateur, on avance, on roule, rebondissant d'une touffe à l'autre, et la silhouette géante se réduit aux proportions grêles d'un petit berger de dix ans souriant et craintif.

Mais où donc se trouve dans toute cette blancheur, dans cet infini de lumière, Aïn-Skhouna, la ville-champignon surgie de la nappe salée du Chergui ? Aïn-Skhouna, la plus récente cité d'Algérie.

« En face ! crie Brouty, en face de nous, un derrick !...
— Piquons droit dessus. »

Encore quelques milles et la charpente métallique se précise, on distingue les tubes accotés, prêts à être enfoncés en terre, le camion spécial, la tente jaune orange, le campement des sondeurs.

« Aïn-Skhouna ?... Par temps sec, vous n'en seriez qu'à cinq ou six kilomètres en traversant le bras du chott ! Mais faut pas essayer, il y a encore de l'eau ! Une fois on passe, la seconde on y reste... et on a l'air fin ! » ajoute narquoisement le chef sondeur, taillé en hercule, placide et débonnaire.

Il ne reste plus qu'à revenir sur nos pas, à couper à travers la steppe, à longer la rive nord du chott.

Enfin, Aïn-Skhouna

Enfin, dans le lointain, se précisent sur une île plate les constructions d'Aïn-Skhouna. On s'y rend en traversant un bras du chott. Sur cette plate-forme, voici la ville des hydrauliciens, des ingénieurs, des sondeurs, des géologues, des géophysiciens, des mécaniciens. Voici le camp de recherche et d'expérimentation surgi miraculeusement dans ce paysage d'Utah, au milieu des terres salées et inondées du chott Ech-Chergui.

Des villas neuves en hémicycle abritent le personnel de maîtrise et leur famille. Des femmes tricotent devant les portes, des enfants jouent dans le sable. À côté, deux avions légers sont parqués, plus loin d'énormes Tournapull, des bulldozers, des tracteurs aux roues monstrueuses, gisent immobiles sous le soleil de feu. Voici la « place » centrale, avec des boutures d'olivier hautes d'un mètre et, rangés en carré, les baraquements du camp ; maisons de tôle semi-cylindrique abritant les bureaux, les dortoirs, la coopérative, le bar, les deux restaurants... C'est une cité neuve, paradoxale, comme sans doute il s'en trouve encore, j'imagine, dans quelques coins déserts du Texas.

Quelques mètres suffisent pour retrouver la grande plaine infinie animée par la masse mouvante des troupeaux de chameaux qui paissent jusqu'aux abords du camp. Le ciel est translucide, barré les matins d'hiver par la brume de condensation qui s'élève de l'Aïn-Skhouna, stagne au-dessus chott et, finalement, se dilue dans l'atmosphère limpide.

Mais il y a surtout, pour qui vient du nord, le calme effrayant des solitudes, l'énorme silence des étendues désertiques si profond, si puissant qu'il couvre tout, et donne une individualité très nette aux quelques sons qui parfois rompent la paix des Hautes Plaines. Alors, un bruit de moteur, un chant humain ou simplement le bêlement grêle d'un chevreau allant à la source prennent une ampleur et une résonance inaccoutumée.

C'est là, très loin d'Alger, reliés par la piste à Martimprey ou à Saïda, isolés dans la partie la plus aride des hauts plateaux, que vivent et travaillent les techniciens du Chergui.

C'est là que s'accomplit en silence la plus grande recherche hydraulique du siècle.

29 janvier 1949

II

En survolant le chott

S'il y a longtemps que les géologues (et notamment Flamand) et les hydrauliciens se penchent sur le cratère fumant de l'Aïn-Skhouna, la source chaude mystérieuse du chott Ech-Chergui, il y a très peu d'années que des vues claires du problème se sont dévoilées aux chercheurs !

Depuis toujours, les nomades connaissaient la source chaude et potable dont, par les clairs matins d'hiver, la condensation s'élève en volutes de brume au-dessus des déserts salés. Ils avaient coutume de venir s'y tremper et d'y soigner la gale. Aïn-Skhouna et, plus au nord, Aïn-Saouss étaient, en outre, lieux d'abreuvoir de prédilection. Ils le sont restés.

500 litres à la seconde

À peine arrivés sur le chott, notre première visite fut pour la source. Elle se montra à nous d'une fort heureuse façon : il faisait très froid, il avait gelé toute la nuit et voici que, dans une mare limpide, trois nomades se baignaient avec délectation. Ils restaient immobiles, la tête seule

émergeant parmi les reflets de l'onde. Et ces décapités souriaient, semblaient particulièrement heureux.

« Ils sont réchauffés, les gars ! » fit Brouty qui soufflait sur ses doigts.

Il fallut un rapide effort de mémoire pour nous souvenir que l'eau était chaude, qu'elle sortait du sous-sol à la température de vingt-neuf degrés !

À vrai dire, rien de plus banal que cette source, son caractère paradoxal en ces lieux excepté. Imaginez une mare, bordée de plantes aquatiques, des eaux calmes s'écoulant par un déversoir en ciment de date récente, ayant pour objet d'en mesurer le débit. Mais ce qui nous frappa, ce fut l'abondance de ce débit : cinq cents litres à la seconde, soit quarante-trois mille deux cents mètres cubes par vingt-quatre heures !

Cette résurgence vauclusienne se déverse un peu en surélévation par rapport au niveau moyen du chott. Le cratère par lequel elle remonte sous pression artésienne est ensablé à une vingtaine de mètres de profondeur. Et toute cette eau s'écoule vers le chott, s'évapore, laissant sur place un dépôt sec estimé à un gramme et demi par litre, soit, pour chaque journée, soixante-dix mille kilos d'apport.

Un problème d'intelligence

Ainsi, pendant des millénaires, s'est formé l'îlot sur lequel s'élève actuellement le camp de recherches. Aïn-Skhouna est, en fait et géologiquement, une île flottante reposant sur la surface normale du chott. Mais, bien sûr, il fallut beaucoup de temps et de réflexion pour en déterminer le mode de formation.

Tout le problème de l'aménagement du chott Ech-Chergui est basé sur un lent travail d'observation patiente.

C'est un problème d'intelligence. En cela, il rejoint les plus grandes découvertes du siècle.

Il fallait tout d'abord abandonner l'idée primaire que l'on se faisait du comportement d'un chott, du Chergui en particulier. La solution paraissait facile : cette cuvette en bassin fermé, dont la superficie a été évaluée en gros à deux mille kilomètres carrés, était censée recueillir les eaux d'un immense impluvium. Ces eaux, ruisselant au cours des siècles des montagnes environnantes, comblaient peu à peu la cuvette synclinale du chott. Elles s'y évaporaient en surface ou s'y infiltraient en profondeur.

D'où viennent les eaux douces

Alors, d'où provenaient les eaux douces du Chergui ? Car, si les eaux qui stagnent quelque temps sur la surface plane du chott sont horriblement saumâtres, de toutes parts sourdent des eaux potables trouant la plaine salée, arrivant en résurgence par des « griffons » naturels : Aïn-Skhouna, Aïn-Saouss en sont les deux plus importants. Mais, partout, il y a d'autres petits griffons en activité ayant formé avec leurs dépôts de multiples îlots sur le chott.

Il y a là contradiction. Et le problème n'aurait pas été résolu si l'on s'était contenté, comme au début, de prévoir simplement pour des raisons locales (points d'eau pour les nomades) l'utilisation et la captation de l'eau douce existante.

Mais une étude en amène une autre : des savants vinrent, des géologues, puis des géographes, puis des hydrauliciens et chacun apporta sa pierre au monument commun.

Bientôt, on se rendit compte qu'on se trouvait en face d'une des plus étranges manifestations naturelles. L'avion, par la suite, devait puissamment aider à en résoudre les données.

Révélation aérienne

J'ai suivi l'exemple. J'ai pris l'avion pour essayer de comprendre tous ces problèmes fort compliqués pour des non-techniciens. J'ai donc accepté avec joie l'offre que m'a faite le chef d'une grande entreprise, qui pilote lui-même son Norécrin et visite ainsi avec régularité ses chantiers les plus lointains. Il nous fit effectuer, à Brouty et moi, un vol inoubliable sur les étendues désertiques. Il y avait certes le spectacle : cette hallucinante plaine morte couleur terre de Sienne brûlée qui défilait à quelques mètres sous nos ailes. Il y avait également la joie sportive qui coulait en nous, mais il y avait, en plus, comme une révélation. Tout ce qui jusqu'alors m'avait paru embrouillé à souhait, tous ces mots abstraits, ces termes empruntés à la chimie, à la géographie, à la géologie, à la physique, se reliaient entre eux par un lien maintenant visible : vu d'en haut, on distinguait ce qu'était désormais un bassin fermé, une daya*, un griffon. On sentait vivre le chott sous nos ailes.

De partout, il était perforé de multiples trous par où résurgeaient les eaux douces. On voyait, en noir sur brun, le cours précaire de ces eaux perdues rapidement évaporées, on distinguait les monticules de dépôts créés autour de chaque griffon, tous les îlots artificiels – les plus grands couverts de marécages. Dans le soleil couchant, les bâtiments d'Aïn-Skhouna semblaient encore plus perdus, plus abandonnés : aux endroits les moins inondés, de rares pistes traversaient le chott ; mais parfois, entre deux îles, on distinguait, minuscule point blanc, un piéton marchant péniblement dans la boue, laissant derrière lui le pointillé de sa trace.

Ce vol n'eut qu'un temps. Deux mille kilomètres carrés, c'est une surface à l'échelle de l'avion. Il fallut redescendre et se poser.

« Vous avez vu ? » questionnèrent les techniciens à notre descente d'avion.

— J'ai vu et maintenant je suis prêt à écouter. »

1^{er} février 1949

III

Récupérer 600 millions de mètres cubes d'eau douce

Nous étions accoudés au bar du camp. Sous la voûte de tôle ondulée, on avait recréé par des miracles d'ingéniosité un semblant de civilisation. Bar, popote, fumoir... le soir les prospecteurs aiment à s'y retrouver. Cela prend des allures de Far West.

Ils arrivent de toutes parts, ayant passé la journée sur le chott, parfois très loin, à sonder, à relever la carte, à faire fonctionner des machines compliquées. Le temps de rentrer les Jeep dans le parc, de faire vidanger les radiateurs en prévision du gel nocturne, et hop ! le coup de l'étrier.

Du Texas au Chergui

Ils ont la figure bronzée des gens de plein air, leurs traits sont hâlés par le froid autant que par la chaleur. Il y a parmi eux deux techniciens américains du sondage qui forment des spécialistes ; ils ont conservé l'aspect du Texas, jusqu'au chapeau de feutre à larges bords relevé sur le côté ! Ils ne s'étonnent de rien ! Ils retrouvent partout des

collègues, français ou étrangers, qu'ils ont connus dans tous les pays. Cela me rappelle le coin des « pétroliers » du Chélif. Qu'ils recherchent de l'eau ou du pétrole, c'est généralement dans des endroits désertiques et exotiques qu'ils doivent vivre.

« Le Texas ou le Chergui, c'est pareil ! Même plaine, même steppe désertique, même soleil diurne, même froid nocturne, on s'y est fait ! » me dit philosophiquement l'un d'eux.

Alors bien sûr, je profite du moment de détente pour bavarder, pour questionner. Tous répondent de bonne grâce.

« Vous avez pu vous rendre compte, en survolant le chott, de l'abondance des sources d'eau douce, mais avez-vous remarqué également l'absence d'alluvions deltaïques aux débouchés des oueds* qui se déversent dans le chott ?

— J'ai prêté attention au premier point, quant au second, j'avoue n'y avoir prêté aucune attention », dis-je.

Le chott rejette de l'eau

« C'est pourtant une observation de ce genre qui nous a mis sur la voie. Une, ajoutée à beaucoup d'autres, naturellement. Mais des faits, minimes en apparence, recèlent en eux un grand enseignement pour qui sait comprendre. S'il n'y a pas d'alluvions, il n'y a donc pas – ou très peu – de ruissellement, chose d'ailleurs évidente en raison de la faible pente du bassin-versant du chott. Mais, alors ? Et la vieille conception selon laquelle le chott reçoit et engloutit toutes les eaux de l'impluvium ! Fausse, naturellement ! Car les neuf dixièmes des eaux s'infiltrent sous terre avant que d'arriver au chott. Elles s'enfoncent – les coupes géologiques nous l'ont appris – dans des calvaires fissurés très favorables au cheminement aquatique. Elles convergent vers le fond du plissement

synclinal, d'où elles remontent sous pression, et par force artésienne jusqu'à la surface.

— Et c'est ainsi que vous expliquez l'Aïn-Skhouna, l'Aïn-Saouss, les nombreux griffons ? »

Récupérer 600 millions de mètres cubes...

« Les sources et les griffons visibles, d'accord ! Mais il a été déterminé approximativement la quantité d'eau qui tombe actuellement dans le bassin versant du chott ; si l'on admet que, loin d'engloutir cette eau, le chott la rejette, il convient de chercher à savoir où peuvent passer les six cents millions de mètres cubes d'eau douce qui, annuellement, s'infiltrent sous terre et disparaissent ou encore s'évaporent pour une faible partie sous le chott lui-même où elles se sont salées de belle façon.

» Le problème est donc ainsi posé : récupérer ces six cents millions de mètres cubes d'eau douce ! L'économie algérienne disposera alors d'un potentiel sans précédent. On pourra non seulement irriguer, mais aussi créer de l'énergie électrique. Car six cents millions de mètres cubes, dites-vous bien, cela représente trois fois la totalité des réserves du barrage du Ghrib.

— Et vous pensez avoir trouvé ? »

... qui s'évaporent en surface

« Nous savons maintenant que toute cette eau remonte des couches profondes à la surface du chott, qu'elle se sale dans les derniers mètres de son ascension et qu'elle s'évapore en surface. Non seulement par les grands cratères visibles – les griffons en activité –, mais sur toute la surface du chott, sur les deux mille kilomètres

carrés du chott. Imaginez des myriades de canaux gros au plus d'un dixième de millimètre, invisibles mais réels, remplis d'eau arrivant sous pression, remontant par capillarité, se salant au contact de la couche saline superficielle et s'évaporant.

— Cependant, l'Aïn-Skhouna est une source d'eau douce !

— Parce qu'elle utilise une cheminée rocheuse naturelle, qu'elle arrive ainsi en force et remonte sans s'épandre dans la nappe salée superficielle : c'est le principe du puits cimenté sans perte possible. Donc vous nous voyez tous ici en train de mesurer le plus exactement possible la quantité d'eau évaporée annuellement par le chott. Ensuite ? Eh bien, il faudra rechercher les moyens d'empêcher et l'évaporation et la salinité ! Après, il faudra utiliser cette eau au maximum.

— Beaux projets et immenses travaux en perspective.

— Travaux énormes. Jamais, je crois, pareille expérience n'aura été tentée. »

Mesurer l'évaporation

Mesurer la quantité des eaux évaporées par le Chergui est donc le premier des grands problèmes à résoudre.

Le lendemain, nous sommes retournés à la station expérimentale du chott. C'est, en quelque sorte, un laboratoire en plein air, et la chose paraît fort simple à première vue. On a tout d'abord posé sur une partie vierge du chott une sorte de serre à peu près semblable aux châssis des jardiniers. On sait que le verre a la particularité de se laisser traverser par les rayons du soleil sans se chauffer. Toute l'évaporation se condense donc sur les plaques de verre, d'où elle ruisselle dans des récipients. Ces récipients sont soigneusement recueillis et vérifiés

chaque matin. Pour une surface donnée du chott « réel », on a donc une mesure d'évaporation précise.

Expériences...

On a fait mieux. On a coiffé la surface du chott d'une sorte de cadre, puis on a glissé dessous, à profondeur calculée, une plaque. On a détaché un « morceau de chott » ! Ensuite, le cubage de terre enlevée, absolument intact, a été entouré de ciment et soumis à un phénomène artificiel. C'est ainsi qu'on a envoyé dans la masse prélevée une quantité d'eau déterminée. Cette eau remonte à la surface, s'évapore et se condense sur les vitres. Recueillie dans des bocal, elle est mesurée très exactement. Ainsi peut-on connaître la mesure d'évaporation pour une quantité donnée de liquide.

Il fallait tenir compte également de l'évaporation éolienne des eaux de surface. Des tours d'observation ont été construites ; les appareils qu'elles supportent sont placés à divers étages, jusqu'à quinze mètres au-dessus du niveau du chott.

... indispensables

« Pourquoi, ai-je naïvement demandé au jeune ingénieur qui me renseignait, pourquoi toute cette précision ?

— Parce que nous ne pourrions travailler utilement au problème de l'utilisation des eaux recueillies que si nous connaissons exactement l'importance en mètres cube de celles-ci. La dimension des conduites, la surface des terres irrigables, l'aménagement futur des usines, tout dépendra de cette étude. »

LUMIÈRE SUR LE CHERGUI

IV. L'aménagement du chott constitue une découverte de la science

— **QUELLE** est la superficie approximative de l'impluvium du chott Ech Chergui ? Avons-nous eu la curiosité de demander.

— 40.000 kilomètres carrés.

— Un bassin fermé de cette dimension doit être une chose assez rare. Le Hodna ne se trouve-t-il pas dans les mêmes conditions ?

— Pas tout à fait, car il n'est pas certain que le Hodna n'a pas de débouchés souterrains. Par contre, le chott El-Djerid, dans le sud algérien, se présente de la même façon que le chott Ech-Chergui.

— Et les travaux du Chergui terminés, pensez-vous entamer l'aménagement du Djerid ?

Autre chott, autre problème

— Le Djerid est au-dessous du niveau de la mer ; à quoi servirait toute l'eau recueillie si sa meilleure utilisation, la transformation en force électrique, ne pouvait être obtenue ? Le Chergui est une richesse économique formidable en raison de sa situation privilégiée à mille mètres d'altitude moyenne au-dessus du niveau de la mer et à proximité de terres arables irrigables. Cette altitude, et tout ce qu'elle comporte comme avantages hydro-électriques, justifie les immenses travaux qu'il faudra entreprendre. Mais revenons à notre problème. Nous avons calculé approximativement à 250 mm. par an la hauteur des pluies sur toute l'étendue du bassin versant du chott. En mesurant l'évaporation, nous pourrions donc savoir exactement la quantité d'eau du bassin versant qui s'évapore annuellement par le chott, et qui correspond à toute l'infiltration.

— Jusqu'à présent, celle-ci est évaluée à trois fois les réserves du Ghrib, soit 600 millions de mètres cubes.



Scène de la vie journalière au camp de recherches d'Aïn-Sikhoune (Croquis de Ch. Brouty.)

Le trajet des eaux souterraines

— Mais vous pensez bien que nous nous sommes assurés par tous les moyens dont nous disposons que le bassin du Chergui était un bassin fermé.

PAR
R. FRISON-ROCHE

né, qu'il ne communiquait pas avec le versant du Tell par exemple, ce qui eût réduit à néant tous nos travaux. Des coupes très précises, effectuées d'abord sur la perpendiculaire d'Aïn-Sikhoune et actuellement en cours sur

tout le pourtour du chott, nous ont rassurés.

— Il est à peu près certain que les eaux de pluies s'infiltrèrent sous terre et, par un lent cheminement dans les terrains rocheux de la périphérie du chott, se rassemblèrent dans le bedrock au centre de la cuvette.

— Une fois ce point acquis, il fallait préciser la circulation ascensionnelle de l'eau à travers les argiles sableuses qui la recouvrent. Nous y sommes arrivés en forant des piézo-mètres à des profondeurs croissantes et on a constaté qu'effectivement la pression des eaux dans le terrain augmentait avec la profondeur.

◆ SUITE PAGE 2

Voir l'Echo d'Alger des 29 janvier, 1^{er} et 3 février.

Copyright R. Frison-Roche et « Echo d'Alger ».

3 février 1949

IV

L'aménagement du chott constitue une découverte de la science

« Quelle est la surface approximative de l'impluvium du chott Ech Chergui ? Avons-nous eu la curiosité de demander.

— Quarante mille kilomètres carrés.

— Un bassin fermé de cette dimension doit être une chose assez rare. Le Hodna ne se trouve-t-il pas dans les mêmes conditions ?

— Pas tout à fait, car il n'est pas certain que le Hodna n'a pas de débouchés souterrains. Par contre, le chott El-Djerid, dans le Sud algéro-tunisien, se présente de la même façon que le chott Ech-Chergui.

— Et les travaux du Chergui terminés, pensez-vous entamer l'aménagement du Djerid ? »

Autre chott, autre problème

« Le Djerid est au-dessous du niveau de la mer ; à quoi servirait toute l'eau recueillie si sa meilleure utilisation, la transformation en force électrique, ne pouvait être obtenue ? Le Chergui est une richesse économique

formidable, en raison de sa situation privilégiée à mille mètres d'altitude moyenne au-dessus du niveau de la mer et à proximité de terres arables irrigables. Cette altitude, et tout ce qu'elle comporte comme avantages hydroélectriques, justifie les immenses travaux qu'il faudra entreprendre. Mais revenons à notre problème. Nous avons calculé approximativement à deux cent cinquante millimètres par an la hauteur des pluies sur toute l'étendue du bassin-versant du chott. En mesurant l'évaporation, nous pourrions donc savoir exactement la quantité d'eau du bassin versant qui s'évapore annuellement par le chott, et qui correspond à toute l'infiltration

» Jusqu'à présent, celle-ci est évaluée à trois fois les réserves du Ghrib, soit six cents millions de mètres cubes. »

Le trajet des eaux souterraines

« Mais vous pensez bien que nous nous sommes assurés par tous les moyens dont nous disposons que le bassin du Chergui était un bassin fermé, qu'il ne communiquait pas avec le versant du Tell* par exemple, ce qui eût réduit à néant tous nos travaux. Des coupes très précises, effectuées d'abord sur la perpendiculaire d'Aïn-Shkouna et actuellement en cours sur tout le pourtour du chott, nous ont rassurés.

» Il est à peu près certain que les eaux de pluie s'infiltrèrent sous terre et, par un lent cheminement dans les terrains rocheux de la périphérie du chott, se rassemblent dans le bedrock* au centre de la cuvette.

» Une fois ce point acquis, il fallut préciser la circulation ascensionnelle de l'eau à travers les argiles sableuses qui la recouvrent. Nous y sommes arrivés en forant des piézomètres à des profondeurs croissantes et nous avons

constaté qu'effectivement la pression des eaux dans le terrain augmentait avec la profondeur. »

Forages réussis

« Pour agir avec précision, il faut des études très longues. Il importe, notamment, de lever la carte géologique complète de la région. Le Service géographique s'y emploie. Le vieux 200 000^e était, en fait, bien incomplet. Il faut forer un peu partout.

— En dehors de l'Aïn-Skhouna et de l'Aïn-Saouss, les forages vous ont-ils donné des résultats satisfaisants ?

— Ceux exécutés dans la zone d'Aïn-Skhouna ont donné lieu à des jaillissements d'eau douce. Au sondage P.65, par exemple, nous avons eu un jet artésien magnifique correspondant à 40 litres à la seconde. Le F.12 donne, par rabattement naturel au niveau du sol, un débit de 70 litres à la seconde et une station de pompage souterraine à 25 mètres a permis facilement de porter ce débit à 150 litres à la seconde. D'ailleurs, je vous conseille d'y aller voir.

Une usine souterraine

Un coup de Jeep, nous voici rendus. En bordure du chott repose une importante installation. Ici a été foré un puits de quatre mètres soixante-dix de diamètre, entièrement cimenté jusqu'à soixante mètres de profondeur, et l'eau est venue. En abondance. Une particularité de ce puits : on le visite au moyen d'un ascenseur. À vingt-cinq mètres sous terre dans une galerie est installée la station souterraine de pompage, avec tout ce qu'elle comporte

comme appareillage. C'est en fait une véritable petite usine. Elle doit être, d'ailleurs, remplacée par une station de pompage vertical à air libre ; à côté de ce puits, divers forages donnent des jets artésiens remarquables. Dans un hangar métallique sont installés les groupes électrogènes. On se doute des difficultés qu'il fallut surmonter pour transporter par la piste tant de matériel lourd et encombrant.

Un autre puits a été foré et cimenté sur la rive nord du chott, au fond d'une daya ; il a servi à vérifier la théorie de l'infiltration des eaux de pluie par le système des days qui bordent la rive septentrionale du Chergui. Il sert, en outre, à établir la continuité de la nappe d'eau dans les parages d'Aïn-Skhouna.

Une recherche à ses débuts

« Car, si nos travaux nous ont jusqu'à présent maintenus dans la région d'Aïn-Skhouna, qui reste la plus évidente, en raison même de la présence de sources abondantes, songez qu'il nous reste à prospecter l'immense étendue du Chergui, les deux mille kilomètres carrés, pour lesquels le même processus sera suivi : établissement d'une carte précise, coupes géologiques, forages, piézomètres, sondages, puits, etc. »

La foi passionnée

« L'importance même du but à atteindre ne nous permet d'avancer qu'avec précision, sans rien négliger. Il faut beaucoup de temps, beaucoup de matériel, beaucoup d'argent, beaucoup de devises... Mais si nous gagnons la

partie, quelle richesse nouvelle, quelle force économique pour l'Algérie ! »

Ce ton passionné, cette certitude de remporter une dure victoire, cette foi absolue en l'œuvre entreprise, je les ai déjà connus, il y a quelques mois, chez quelques jeunes gens qui travaillaient à l'œuvre immense des recherches pétrolifères de l'Algérie. Aïn-Skhouna, comme le pétrole, est une affaire de jeunes dynamiques, et c'est tout le mérite de la Direction de l'hydraulique d'avoir confié une tâche aussi importante à tant de jeunes volontés.

Le home de la solitude

Le soir venu, après une harassante journée, j'ai été reçu par le directeur du camp ; il habite une partie des villas nouvellement construites, il y dispose d'un confort qui semble magnifique en ces lieux. Une main féminine a délicatement orné la grande pièce commune, un bébé de quelques mois dort sagement dans un berceau. Vie familiale semblable à toute autre, s'il n'y avait, la porte franchie, l'immensité du désert salé, la nudité de la plaine d'alfa. Encore sommes-nous en hiver ! Il fait froid. Mais l'été ! L'été sur le chott, c'est le vent de sable continu avec tout ce qu'il apporte comme désagréments, comme irritation. Cependant, sévèrement occupés par leurs travaux et leurs recherches, les gens d'Aïn-Skhouna s'attachent à mener une vie normale. Il est assez curieux de voir les ménagères se retrouver le soir à l'épicerie du camp, y faire un brin de causette, cependant que les hommes trinquent verre en main, au comptoir de l'oasis, le bar populaire. Alors, la nuit du camp n'est troublée que par le bruit de la centrale électrique qui fournit le courant nécessaire à la vie et au travail.

LUMIÈRE SUR LE CHERGUI

V. - Abaisser le niveau du chott

pour obtenir :
6.000.000 m³ d'eau
1 milliard de kwh.
et irriguer
100.000 hectares
de terres arables
vouées à la sécheresse

♦ ♦ ♦
Baisser le niveau
du chott



se les toiles du bar de l'Oasis, les prospecteurs aiment à se retrouver le soir, après une journée harassante

(Croquis de Ch. Brouty.)

aux projets

— **L**ES mesures d'évaporation terminées, la quantité d'eau à recueillir déterminée plus ou moins approximativement, la zone de captage de cette eau précisée, comment comptez-vous résoudre la capture de ces eaux qui remontent souterrainement se salent et s'évaporent sur les hautes plaines sans profit pour personne ?

— L'eau arrivant naturellement par pression jusqu'à la surface du chott, il s'agit donc, avant tout, de baisser le niveau aquifère du chott. Supposons que l'on capte les eaux à vingt-cinq mètres sous la surface réelle du chott, on évite ainsi, et la salinité, puisque les eaux se salent dans les derniers mètres de leur ascension, et l'évaporation, puisqu'on les empêche d'arriver en surface.

Comment comptez-vous réaliser cette sensationnelle entreprise ?

Plusieurs projets sont à l'étude. Le premier consisterait à recueillir les eaux par gravité, à l'aide de canaux souterrains, de les rassembler dans une grande conduite principale d'égout, travers la montagne, par des galeries souterraines, elles seraient alors vers le point de chute hydroélectrique. Ce projet a l'avantage d'être la gravité et de ne nécessiter aucun pompage, sauf en quelques rares endroits où la pression ne serait pas suffisante, mais, par conséquent, il fait perdre au départ vingt-cinq mètres de dénivellation. Il y a un deuxième projet à l'étude.

de. Recueillir les eaux à une vingtaine de mètres sous la surface du chott, puis, par pompage vertical, les amener à l'air libre et les diriger, toujours par canalisation mi-souterraine mi à air libre, vers le point d'utilisation. Dans ces conditions, il faudra naturellement du courant, une ligne à haute tension. Les services de l'hydraulique calculent actuellement la solution optimale.

R. FRISON-ROCHE.

● SUITE PAGE 2

Voir l'Echo d'Alger des 29 janvier, 1^{er}, 3 et 4 février.
 Copyright R. Frison-Roche et « Echo d'Alger ».

4 février 1949

V

Abaissier le niveau du chott pour obtenir : 6 000 000 de mètres cubes d'eau, 1 milliard de kilowatts-heure et irriguer 100 000 hectares de terres arables vouées à la sécheresse

Baissier le niveau du chott

« Les mesures d'évaporation terminées, la quantité d'eau à recueillir déterminée plus ou moins approximativement, la zone de captage de cette eau précisée, comment comptez-vous résoudre la capture de ces eaux qui remontent souterrainement, se salent et s'évaporent sur les Hautes Plaines sans profit pour personne ?

— L'eau arrivant naturellement par pression jusqu'à la surface du chott, il s'agit donc, avant tout, de baissier le niveau aquifère du chott. Supposons que l'on capte les eaux à vingt-cinq mètres sous la surface réelle du chott, on évite ainsi et la salinité, puisque les eaux se salent dans les derniers mètres de leur ascension, et l'évaporation, puisqu'on les empêche d'arriver en surface. »

Beaux projets

« Comment comptez-vous réaliser une si sensationnelle entreprise ?

— Plusieurs projets sont à l'étude. Le premier consisterait à recueillir les eaux par gravité, à l'aide de canaux souterrains, de les rassembler dans une grande conduite principale d'où, à travers la montagne, par des canalisations souterraines, elles seraient dirigées vers le point de chute hydroélectrique. Ce projet a l'avantage d'utiliser la gravité et de ne nécessiter aucun pompage, sauf en quelques rares endroits où la pression ne serait pas suffisante, mais, par contre, il fait perdre au départ vingt-cinq mètres de dénivellation.

» Il y a un deuxième projet à l'étude. Recueillir les eaux à une vingtaine de mètres sous la surface du chott, puis, par pompage vertical, les amener à l'air libre et les diriger, toujours par canalisation mi-souterraine mise à air libre, vers le point d'utilisation. Dans ces conditions, il faudra naturellement du courant, une ligne à haute tension. Les services de l'hydraulique calculent actuellement la solution optimale. »

Chutes, usines, barrages

« Faire traverser la montagne par un souterrain est évidemment très séduisant : grosse dépense, mais peu d'entretien. Encore faut-il que la recherche s'y prête ! Le parcours en surface nécessite à la fois des aqueducs, de courts tunnels et des canaux. Moins coûteux au départ, il demande, par contre, des frais d'entretien assez élevés.

— Où comptez-vous établir les chutes, les barrages, les usines ?

— Là encore, plusieurs schémas sont étudiés. Mais, en fin de compte, les vallées de l'oued Abd et de l'oued Taht seront vraisemblablement utilisées. On prévoit même une connexion entre ces deux oueds. L'ensemble des

travaux est fonction du débit. On étudie actuellement divers schémas de captage pour des débits de 13 mètres cubes à la seconde et 20 mètres cubes à la seconde.

— Quelle sera la hauteur des chutes projetées ?

— Elle serait double : premièrement de 870 à 425 mètres ; deuxièmement de 425 à 270 mètres ! Mais notez que, suivant le débit obtenu, il y a là encore diverses solutions possibles, par exemple celle d'une chute principale de 870 à 270 mètres non préjudiciable aux deux premières. »

Vers le milliard de kilowatts-heure

« Les eaux ainsi utilisées donneraient une énergie évaluée au premier chef au double de la consommation totale actuelle de l'Algérie en courant électrique. Vous en voyez les conséquences immédiates : électrification des chemins de fer, création d'usines et d'industries nouvelles ; traitement de l'alfa, fabriques de papier, etc., et toutes applications modernes.

— On m'a parlé d'un milliard de kilowatts-heure ?

— Il ne serait pas impossible d'arriver à pareil ordre de grandeur.

— Et cette eau utilisée hydroélectriquement serait ensuite recueillie dans des barrages de compensation, crois-je savoir ?

— Oui, car il lui reste à accomplir sa dernière tâche : l'irrigation. Gros problème qui consistera à faire franchir les ultimes contreforts de l'Atlas, aux alentours de la cote 240, pour amener toute cette eau dans les basses plaines de l'Oranie. Il n'est pas interdit non plus de songer que la partie occidentale du chott Ech-Chergui, le Gharbi et le Tigri, qui présentent les mêmes conditions géologiques, ne puissent être traités de la même façon. Il y aurait alors nouvel apport pour l'Algérie occidentale. Ce que suppose

d'études, de plans, de coupes, pareil projet n'est pas difficile à deviner. »

Cent mille hectares irrigués

« À quelle superficie sont estimées les terres arables irrigables par le projet d'aménagement du chott Ech-Chergui ?

— À près de cent deux mille hectares.

— Un milliard de kilowatts-heure, cent mille hectares de terres nouvelles irriguées ! Il est évident que la possibilité d'arriver à de tels chiffres doit être un sérieux adjuvant dans cette période ingrate des recherches. »

Avec l'équipe du chott

J'ai pris mon dernier repas au milieu des chercheurs d'Aïn-Skhouna. La plupart d'entre eux appartenaient à des sociétés différentes spécialisées soit dans le sondage, soit dans les travaux souterrains, soit dans les constructions de pistes, de bâtiments, soit dans la partie électrique. D'autres relevaient la carte, d'autres effectuaient les coupes géologiques... Et de cet ensemble humain, aussi différent de formation et de caractère, émanait une évidente homogénéité.

Elle seule permettait et la vie sous ce rude climat, et l'avance des recherches. Chacun ici a l'« esprit du chott ». Acquis définitivement à sa tâche, il envisage avec sérénité les longues années pendant lesquelles il faudra encore lutter et travailler avant que de triompher.

Retour

Brouty et moi avons repris la Jeep. Sur la piste de Saïda, nous bondissons à travers les ornières et les flaques d'eau. Après une dernière vision du chott incendié par le soleil couchant, nous avons été engloutis dans les remous d'une colline. À nouveau voici le maquis, et les perdreaux familiers qui s'envolent par dizaines ; puis, curiosité, le premier champ de blé dans une daya, et maintenant des rochers calcaires, des vallées profondément taillées et tout à coup, devant nous, la route goudronnée : Saïda !

En Alger, j'ai vu, à la Direction de l'hydraulique du gouvernement général, les grands chefs qui sont l'âme même de cette gigantesque entreprise. Dans les clairs bureaux de la rue Michelet, penchés sur des épures, compulsant des documents, épluchant des cartes géologiques, ils perfectionnaient sans cesse leur acquis. Cet acquit que chaque courrier leur apporte du lointain Chergui.

Une grande œuvre nationale

« Ne citez personne, voulez-vous, m'ont-ils demandé. L'aménagement du chott Ech-Chergui est œuvre nationale. C'est à l'enrichissement du patrimoine de l'Algérie que nous travaillons. Vous avez pu constater que rien ne pourrait être fait si un esprit d'équipe ne régnait pas partout. L'effort est loin d'être terminé. Pour donner à l'Algérie un demi-milliard de mètres cubes d'eau douce, cent mille hectares de bonnes terres vouées jusqu'à présent à la sécheresse ; pour fournir au bas mot un demi-milliard de kilowatts-heure d'énergie et assurer un équipement industriel d'une ampleur jamais atteinte, il nous faut procéder par étapes. La première est accomplie. Le problème de l'année 1949

doit conduire au premier prélèvement d'eau, prélude au grand captage prévu. Cette année qui vient constituera la phase immédiate d'étude qui nous permettra d'apporter plus de précisions sur le programme d'équipement. Elle nous donnera également la possibilité de choisir la meilleure des solutions générales envisagées. Mais il nous faut rassembler des crédits et, croyez-moi, c'est bien la chose la plus difficile de tout le projet. »

Je pense aux milliards gaspillés actuellement en France et qui pourraient utilement servir, au budget enflé, à tout ce que nous coûtent le dirigisme, l'incurie, l'imprévoyance ! Vraiment, il est lamentable de songer à cela ; surtout quand on rentre de ces chantiers perdus où travaillent tant de bonnes volontés au service du bien public !

J'ai dit au début de cette enquête que Aïn-Skhouna était sans doute la plus audacieuse et la plus étonnante recherche scientifique du siècle. Plus que jamais, après avoir pris contact avec tous ceux qui collaborent à cette œuvre digne d'admiration, je maintiens mes dires. L'aménagement du chott Ech-Chergui marque un renouveau de l'époque algérienne. Il était bon de le faire connaître au grand public.

On n'a pas si souvent l'occasion de trouver matière à un reportage d'une indiscutable utilité.

6-7 février 1949
L'Écho d'Alger

À la recherche des coins perdus de l'Algérie

Aflou, le souk des grands nomades

« Enfin, m'a dit Brouty*, où allons-nous ?

— Sais-pas !

— Comment, tu ne sais pas ! »

Il s'est tourné vers moi, et par-dessus son lorgnon m'a jeté un regard courroucé. Nous roulions en Jeep sur la route de Téniet-el-Haâd à Tiaret. Après les sauvages gorges boisées de Marbot, nous avons dépassé la zone forestière et redescendions sur Taine et Bourbaki. Les blés étaient verts, hauts en paille, constellés de coquelicots qui transformaient les champs à l'horizon en tapis de haute laine.

« On dirait des djebels Amour !

— Justement, mon vieux, nous nous y rendons.

— Et pour quoi faire ? interrogea Brouty.

— Si je le savais moi-même. »

Je crus qu'il allait exploser.

« Mon vieux, dis-toi bien que si nous puissions toujours nos idées aux mêmes sources, nous retomberons toujours dans les éternels sujets traités depuis un demi-siècle. L'Algérie n'est plus à découvrir. Mais l'Algérie n'est pas pour autant bien connue. En dehors des grands itinéraires, en dehors des grandes oasis, de la Kabylie, du Djurdjura, de l'Aurès, tout le reste est vaguement ébauché dans nos

esprits. On sait qu'il existe des bleds importants, des communes mixtes, où le touriste et, à plus forte raison, le journaliste ne passent jamais. Sans intérêt, décrète-ton. Pourquoi sans intérêt ? Nous allons rouler à l'aventure en évitant bien soigneusement les grandes routes. Ce soir, Tiaret, d'accord, mais demain les hauts plateaux et Aflou, le djebel Amour !

— Tu connais, toi, le djebel Amour ?

— Non, sans cela je n'irais point.

— Somme toute, nous faisons l'école buissonnière et découvrons notre pays avec l'émerveillement de l'enfance. »

Brouty toussa discrètement à ce rappel inopportun des lointaines années. La Jeep ronronnait comme un chat familier.

L'euphorie des blés triomphants

Nous naviguions maintenant en plein Sersou. Une mer de céréales, à droite, à gauche, au nord, au sud, à l'est, à l'ouest. Des verts tendres, des verts jaunissants, pas encore les ors de juillet, mais quel tapis mouvant ! Quelle ondoyante plaine avec, par places, nouvelles cathédrales de cette nouvelle Beauce, les docks-silos des villages du blé, Burdeau, Victor-Hugo, Vialar...

« Magnifique saison, si rien ne vient la compromettre au dernier moment ! »

Nous pensons aux pluies de juin qui apportent la rouille, au sirocco qui durcit les grains et ruine une récolte... à l'incertitude perpétuelle des colons des hauts plateaux.

Nous nous arrêtons à Tiaret pour la nuit. Juste pour admirer cette curieuse cité, épaulée contre la montagne, tranchée d'un profond ravin, gardée par deux éperons rocheux, sur l'un sa mosquée, sur l'autre la vieille forteresse qui renferme en elle un véritable « village témoin » d'il y a

un siècle. On dirait un peu Grenade et l'Alhambra, mais la plaine andalouse est ici remplacée par les larges plaines du Sud qui s'enfoncent sous un horizon lointain, à peine indiqué par le trait d'argent de la route rectiligne qui d'ici nous conduira à Aflou.

Et voici les Hautes Plaines

Tiaret-Aflou : cent quatre-vingt-cinq kilomètres de ligne droite nord-sud ou presque. Abandonnons le confort de l'hôtel Baudoin. Dans l'aube fraîche, les alouettes grasses et dodues à souhait chantent triomphalement. Mais déjà la nature se fait plus âpre et plus sévère le paysage : collines rocailleuses, champs de céréales plus espacés, plus clairs que sur le magnifique plateau du Sersou ; derniers carrés de lentilles, cette providence des céréaliculteurs ! Voici Trézel, dernier centre de colonisation. Trézel endormie dans le matin calme. Tout à l'heure, sous les ombrages des venelles et des rues, on parlera mouton. Le mouton ! La grande richesse de Trézel ; la porte ouverte à toutes les spéculations, à tous les espoirs comme à toutes les déceptions. Car, après Trézel, passées les collines fauves du djebel Nador, voici devant nous, sur cent kilomètres de largeur, la plaine d'alfa* des hauts plateaux ; la steppe poudreuse et sans arbres – vision d'Asie centrale sur notre terre d'Afrique. Certes, nous rencontrerons bien encore, avec El-Ousseukh, un noyau de verdure, une oasis sans palmiers, caractéristique de ces Hautes Plaines, mais ce ne sera plus déjà qu'un lieu de rendez-vous ; rendez-vous de moutonniers, d'alfatiers, de nomades, etc. Et puis, c'est de nouveau la steppe.

« Où va-t-il celui-là ? » s'inquiète Brouty me désignant un cavalier solitaire qui traverse l'immensité de la plaine d'est en ouest, sans varier son cap, sans détourner la tête. Où va-t-il ? Car on ne distingue plus rien, plus une maison,

plus une piste hormis la magnifique route goudronnée qui relie, tel un gué, le Tell* aux montagnes du djebel Amour.

Le cavalier s'est évanoui dans un repli de terrain. Car tout semble plat ici, dans cette extrémité nord-est du bassin du chott* Chergui, et pourtant dans ces ondulations de terrain à peine perceptibles nichent les rhaïmas* des nomades, taches brunes autour desquelles jouent des enfants rieurs et caquètent des poules.

L'année de l'abondance

Les hauts plateaux, en cet an de grâce 1949, regorgent d'eau. La verdure spontanée pousse et croît avec une incroyable rapidité. Nous traversons un parterre de fleurs vives qui est un enchantement des yeux ; dans les dayas* – c'est-à-dire dans les dépressions argileuses où se concentre en temps normal l'eau de ruissellement –, l'orge semée à la hâte a pris des proportions monstrueuses. En certains points, la hauteur des pailles atteint et dépasse deux mètres !

Voici des moutons, tout ronds de graisse, qui promettent de savoureux méchouis ; voici des chameaux croulant sous le poids de leur bosse. Tellement ronds, tellement gonflés d'eau et de graisse qu'on les prendrait pour des bêtes du lointain Soudan. La baraka* s'est étendue aux nomades des espaces infinis. Dieu soit loué ! Et que ceci compense les terribles années et notamment 1945, où le cheptel mourut par centaines de milliers de têtes ! Où tel qui était riche se retrouva le lendemain plus pauvre que le plus pauvre de ses bergers.

Mais quel contraste ! Notre Jeep bondit joyeusement sur une route impeccable ; en trois heures, nous aurons traversé ces espaces qui ont été créés pour la méditation et la solitude. J'envie déjà le cavalier solitaire confondu dans les lointains bleutés où s'amorcent les premiers mirages.

Voici des puits, des stations de pompage, des centres de préservation du cheptel ovin. Ces hauts plateaux, qui recèlent dans les secrets replis de leur pauvre relief l'une des principales richesses de l'Algérie – le mouton –, portent ainsi de loin en loin la marque tangible de notre œuvre. Encore une fois, les Services de l'hydraulique et de la colonisation sont à l'honneur. Aller chercher de l'eau, sortir l'eau des entrailles du sol, soigner, guérir, conseiller, instruire... Voilà qui se concrétise par ces simples manifestations de la présence française : un puits, une école, un centre de traitement...

Au loin, le djebel Amour

Devant nous, par-delà la marée verte, voici qu'apparaissent les montagnes bleutées, qui s'approchent, se rapprochent, prennent relief, se creusent, amorcent des gorges par lesquelles nous nous fauflons. En quelques minutes, la lassante perspective des horizons plats a disparu. La route sinue à travers un foug* coloré d'argiles de toutes nuances ; les couches géologiques mises à nu dessinent des arabesques régulières. Quelques pins s'accrochent aux rochers. Nous montons avec la route, et puis voici quelques dunettes de sable, une vallée peu profonde toute verte de ses récoltes, un dernier épaulement et enfin Aflou, mollement allongée dans une vaste pénéplaine entre deux sillons montagneux orientés nord-est - sud-est, Aflou qui se reconnaît de loin au minaret de sa mosquée et aux peupliers gigantesques qui accompagnent aux sorties de la ville les routes et les pistes qui irradiant dans toutes les directions.

Aflou, capitale du djebel Amour. De charmantes Ouled Naïl sourient à l'arrivée des voyageurs. Il y a foule de nomades et, dans les rues encombrées, on avance à coup de Klaxon. Nous ne sommes pas encore dans le Sud, mais

nous ne sommes plus dans le Nord, nous sommes à Aflou, le souk des grands nomades.

« Bonne étape, fait Brouty, on va pouvoir se reposer et faire des gouaches étonnantes ! »

M. Vialatte de Peumille, administrateur adjoint, nous accueille à l'entrée du bordj*.

« Pas trop fatigués ? Alors, en route ! fait-il sans attendre de réponse.

— ...

— Je vais vous montrer, à quarante kilomètres d'ici, une thébaïde* dont vous me direz des nouvelles. »

Brouty, résigné, enfonce son chapeau sur ses lunettes et, malgré la chaleur qui monte, se drape dédaigneusement dans son pardessus. La Jeep est parée, en route...

15 juin 1949

II

Dans les déserts de pierre du mystérieux djebel Amour

Nous allons maintenant faire connaissance avec les pistes. Non pas les pistes sahariennes du Sud, généralement roulantes et dégagées, mais avec ces affreuses pistes de l'Atlas saharien, constamment ravinées par les pluies, creusées, emportées, ou, lorsqu'elles sont tracées en plaine d'alfa, rendues presque impraticables par les ornières et la végétation.

D'Aflou, nous empruntons la piste de Géryville, puis celle d'El-Rhicha. Toutes deux nécessitent la plus grande attention du conducteur. Des poids lourds ont circulé juste après les pluies et transformé la chaussée en fondrières sur lesquelles peuvent se briser les châssis les plus solides. La montagne est verdoyante ; partout dans les dayas, dans les mares temporaires, l'orge pousse avec frénésie.

Un paysage étrange

Laissons la piste d'El-Rhicha contourner un massif montagneux et empruntons une étroite sente forestière qui, à travers gorges et maquis, va nous conduire à Enfouss. Le

paysage devient de plus en plus sévère à mesure que nous nous dirigeons vers le sud. Les fourrés de lentisques, de chênes verts s'espacent, la terre arable disparaît, nous pénétrons dans une région grandiose et épouvantable. Partout le roc affleure, les grès s'amoncellent en chaos à tous les horizons et le soleil joue sur ce lapiaz gigantesque et réverbère une lumière éblouissante. Tout est blanc comme neige, à peine parsemé de taches vert foncé.

Nous cahotons sur de véritables escaliers de rocs où la conduite la plus prudente est de rigueur. Étrange sensation que de rouler ainsi sur ces masses rocheuses horizontales, fissurées parfois de crevasses, couvertes de petites mares d'eau de pluie non évaporée !

Enfin, escaladant une falaise, nous débouchons sur un étroit plateau rocheux où se trouve le ksar* d'Enfouss. C'est un nom qui ne dit rien à personne. Enfouss ? Connais pas ! Sauf, bien entendu, les gens d'Aflou qui en ont fait leur promenade favorite.

Enfouss

Bâti de pierres sèches, dominant l'oued* où s'étalent des jardins luxuriants, Enfouss n'est qu'un pauvre village où vivent quelques cultivateurs. On domine un large horizon qui s'étend au sud jusqu'aux derniers contreforts du djebel Amour, ceux qui plongent immédiatement sur les plaines sahariennes. Et cet horizon est fait de pierres blanches ; c'est un paysage minéral où, cependant, dans chaque fissure un arbrisseau fait éclater le roc. Monotone à première vue, il va nous révéler dans quelques instants un monde étrange.

Déjà, cependant que je vérifie l'état de ma machine, Brouty, carnet de croquis en main, apprivoise les gosses du village.

Et ceux-ci l'entourent, le pressent, cherchent à voir par-dessus son épaule, échantent leurs réflexions...

« Kif-kif la photo », fait l'un.

Brouty va exploser mais se contient.

« Mieux que la photo », constate l'autre.

Brouty sourit, respire.

« Tu as fini ? On part.

— Comment on part ? Il n'y a plus de piste. »

Une équipe

« Vous allez voir la Rocaba*, le moulin de la Légion, le canyon, les gravures rupestres, allons, en route ! » fait M. de Peumille, incomparable animateur.

Notre petite équipe se met en marche. Il y a autour de lui, avec Mme Mirallès, femme de l'administrateur qu'un accident sérieux retient à la chambre, le capitaine commandant la compagnie d'Aflou, le juge de paix, le directeur des écoles, leurs femmes, leurs enfants ! C'est dimanche aujourd'hui et, groupés en une équipe très sympathique, tous ces gens vont parcourir les coins les plus reculés de leur commune, passer une saine journée au grand air. Bel exemple d'union très rare dans ces villes éloignées, dans ces bleds perdus, dans ces postes sahariens où chacun vit généralement dans la méfiance de l'autre et transforme sa vie quotidienne en un véritable « enfer de Sartre ».

Une oasis imprévue

Nous voici descendant l'oued. Une source sort à mi-hauteur de la falaise de grès. Des blocs détachés, des aiguilles de rocs noyées dans un fouillis de verdure

tropicale composent une oasis de montagne comme il est rare d'en trouver. Je pense un peu à Bouzina, dans l'Aurès, avec ses merveilleux noyers. Mais ici, il y a toutes les essences sahariennes, la flore de la Méditerranée et celle de la Savoie confondues avec les floraisons sahariennes. On passe du figuier au tremble, du palmier au peuplier. L'eau s'écoule dans les seguias* et va irriguer les carrés d'orge enclos dans les murettes.

La Rocaba

On traverse ce merveilleux jardin et, tout à coup, voici l'oued qui coule légèrement, et le sable chaud, et la pierre nue, un Sahara montagneux, un désert de pierres blanches écaillées par la chaleur et le ruissellement.

Notre troupe remonte une croupe où poussent des pins clairsemés. Nos pas résonnent sur cette croûte de pierre où des redjems* marquent la piste, et brusquement on débouche sur le haut d'une falaise de quelque deux cents mètres de hauteur. Sous nos pieds se révèle un canyon élargi où coule un oued de verdure. Des falaises tabulaires, striées de vires horizontales et de dales* arrondies, rejoignent les lointains brumeux et, au sortir des gorges, on distingue le poste d'El-Rhicha, qui fut au temps de la pénétration un point stratégique important.

« Que dis-tu de ce paysage, Brouty, à quarante kilomètres d'Aflou ?

— Incroyable de sauvagerie, de détresse, de grandeur ! »

Végétation en moins, c'est sur un véritable tassili* que nous marchons. Il va falloir descendre la Rocaba. C'est un passage rocheux vertical, une dalle lisse dans laquelle ont été creusées des marches, des encoches et qui, telle que, impressionne ceux qui ne sont pas alpinistes. Déjà nos

petits porteurs sont en bas de la falaise et, perchés sur un bloc, se régaler de nos hésitations.

« Moi je reste ici, fait Brouty... Je suis très bien ici, un beau paysage, du travail en perspective, que veux-tu que j'aie à faire là-dessous... Rien ! Je ne suis pas fou, moi !

— Il y a des gravures rupestres formidables. Aussi belles que celles que tu pourrais aller chercher bien loin au cœur du Sahara !

— C'est pour m'obliger à descendre que tu me fais miroiter tout ça ? »

Brave Brouty ! Le voici qui se déchausse et emprunte la vertigineuse échelle de pierre.

« Ça y est, mais je ne repasse plus par ici !...

— Bien sûr, bien sûr ! »

Le moulin de la Légion

Notre troupe dévale dans un chaos gigantesque. Dans ce fond de gorge, la chaleur devient pesante ; on pénètre dans un petit sous-bois, on longe un aqueduc en ruine et voici le bruit des eaux vives, si rare dans le Sud. L'oued franchit une barre rocheuse et se déverse en cascasant dans une vasque naturelle. C'est une véritable piscine naturelle, bordée de lauriers-roses et de pins ; un cirque champêtre d'une incroyable beauté. Une construction en ruine, voilà tout ce qui reste du moulin que les légionnaires avaient construit pour utiliser cette chute d'eau. Ça devait être un beau moulin, bâti de pierres de taille, bien fini, et les deux peupliers qui furent plantés à l'époque atteignent maintenant trente mètres de hauteur.

Tout le matériel de construction fut amené ici à dos de mulet depuis El-Rhicha, car il n'était pas question de passer par la falaise d'Enfouss et la Rocaba.

Nous pique-niquons au bord de l'eau fraîche. Nous sommes très loin de tout. En plein cœur des déserts de

pierre, et pourtant ce matin même nous avons quitté Tiaret. L'aventure n'est pas longue à trouver en Algérie. Derrière nous, la vallée est fermée par un amphithéâtre rocheux de quelque deux cents mètres de hauteur. Au milieu des falaises, on distingue des habitations troglodytiques. Des sortes de niches creusées en pleine paroi.

« Habitations paléolithiques ?

— Peut-être.

— Et les gravures, ces fameuses gravures, réclame Brouty, les verrai-je ? Pensez-vous que j'ai risqué me rompre la colonne vertébrale pour venir déjeuner au bord de l'eau !...

— Patience, nous y allons. »

16 juin 1948

III

« C'est ici », dit notre guide.

Il nous montra une longue falaise gréseuse, truffée d'abris sous roche, se dégageant d'un chaos de gros blocs provenant d'éboulements plus ou moins anciens. Le type même des stations rupestres.

Dès lors, nous voici transportés dans un autre monde, revenus vingt mille ans en arrière ! Pour nous, le canyon sauvage s'anime, dévoile ses secrets. Voici, sur un premier bloc, un éléphant gravé : un éléphant mauritanien aux courtes oreilles, portant haut la tête. Le dessin est net, le tracé précis, la composition artistique témoignent d'une solide civilisation. La gravure, quoique patinée, est profonde. Nous sommes bien en présence d'un très beau gisement. Mais il y aura mieux. Cependant que quelques-uns des nôtres, nez contre le sol, recherchent des pointes de lance, des racloirs, des haches de pierre, les autres escaladent les premiers blocs jusqu'aux grandes dalles verticales. Et là, dans l'ombre, apparaît soudainement le chef-d'œuvre.

Le combat des bubales

J'ai vu bien des gisements préhistoriques sahariens, et, tant en 1935 qu'en 1937 ou en 1948, j'ai eu la chance d'en découvrir personnellement de très intéressants. Mais ceci se passait en des lieux fort éloignés : le Mertoutek dans la Tefedest du Hoggar, l'Adrar Iktebine dans le Messak fezzanais ; et voici qu'ici, en pleine Algérie pourrait-on dire, s'offre à l'enseignement des foules la plus vaste leçon de préhistoire que l'on puisse imaginer.

Découvertes sans doute par les soldats qui pacifièrent la région d'El-Rhicha et le djebel Amour, ces gravures d'Enfouss sont très connues du monde savant : Flamand d'abord, puis Frobenius, puis Gautier, Reygasse et d'autres les ont examinées, photographiées, mesurées ! Mais le grand public sait-il que de pareils trésors existent à proximité même des lieux d'étude. À cinq heures de Tiaret !

Brouty n'a rien dit. Il est tombé en arrêt. Nos amis d'Aflou enregistrent notre surprise et notre admiration. Jugez-en ! Sur une grande dalle noire d'environ dix mètres de longueur sur six à sept mètres de hauteur est gravé un combat de bubales. Les deux antilopes – aujourd'hui reléguées en Afrique tropicale – luttent magnifiquement. Le trait est d'un maître de la gravure. Incontestablement, voici un chef-d'œuvre.

« Ça vaut le déplacement, murmure Brouty enfin convaincu, et même l'acrobatique descente de la Rocaba. »

Des rhinocéros, des éléphants

Essayons de photographier cette immense gravure. Debout sur mes épaules, M. de Peumille s'applique à repasser à la craie les traits qui sont à portée de sa main ; malheureusement, pour photographier l'ensemble, il faudrait des cordes ou un échafaudage !

Longtemps, nous méditons devant ce trésor archéologique. Plus loin, voici des rhinocéros, encore des

éléphants, et puis une très vivante gravure représentant une ânesse et ses ânon bondissant dans la nature. C'est criant de véracité et de mouvement. Plus loin, des scènes religieuses rappellent qu'ici, dans les temps anciens, avaient lieu des sacrifices, s'accomplissaient les rites d'un culte aux divinités de la chasse, de la fécondité... Le culte d'Astarté... Pourquoi pas ?

Nous oublions la chaleur orageuse, nous fouinons dans les moindres crevasses, bien que nous soyons persuadés qu'ici il n'y a plus rien à découvrir.

« On a trouvé d'autres gravures un peu partout dans la montagne et je reste persuadé que certains canyons ignorés, certaines grottes de l'Atlas saharien peuvent encore apporter au chercheur les joies délirantes de la découverte », nous dit l'instituteur d'Aflou.

Habitations troglodytiques

Nous allons nous rafraîchir dans l'oued où sourd miraculeusement une eau fraîche et limpide bouillonnant du fond d'un griffon naturel. Un instant couchés sous les lauriers-roses et les roseaux, goûtant l'ombre et la semi-obscurité du lieu, nous évoquons cette étrange vallée du temps que des hommes préhistoriques la parcouraient, chassant les grands fauves et les grands pachydermes, puis regagnant leurs demeures suspendues à mi-hauteur de la falaise.

Il faudrait des cordes et du matériel d'alpinisme pour explorer ces alvéoles murées de pierre sèche, inaccessibles actuellement et qui recèlent peut-être des secrets intéressants. Sans doute les habitants primitifs de ces lieux y accédaient-ils par des échelles de corde rudimentaires, qu'ils retiraient la nuit venue pour se mettre à l'abri des attaques et des surprises.

Encore la Rocaba

Le temps passe, mais la fraîcheur ne vient pas vite dans ces vallons rocheux qui font office d'accumulateurs de chaleur et la renvoient longtemps après que le soleil s'est couché.

« On ne repasse pas la Rocaba, demande Brouty... »

Maintenant que la fièvre du travail l'a abandonné, il songe à la pénible escalade qui l'attend.

« Mais non, mais non ! » fais-je pour le rassurer.

Et sournoisement, par un savant détour, nous revenons cependant au pied du passage critique. Vingt mètres d'escalade facile, mais verticale. En maugréant, Brouty s'engage et franchit le mauvais pas. Puis il s'étire avec joie...

« Quel métier ! »

Nous retrouvons la Jeep sur le haut plateau désert. En sens inverse, mais plus rapidement, car nous connaissons maintenant les embûches de la route, nous franchissons les degrés de pierre, les oueds ravinés et rejoignons Aflou.

Aflou

La nuit tombe et bientôt s'élèvent les chants et les modulations des raïtas*. Autour de la ville, dans la steppe herbeuse, les feux des nomades brillent. Tout est calme et paisible.

Le lendemain matin suffira pour visiter le pays. À vrai dire, rien de spécialement pittoresque ne retient le visiteur à Aflou, si ce n'est sa population bigarrée et la beauté des cavaliers qui en ce jour viennent présenter les produits de leurs magnifiques chevaux aux fonctionnaires de la jumenterie de Tiaret. Les poulains galopent aux côtés de

leur mère, puis quelquefois, pris d'un désir de liberté, sa lancent à corps perdu dans les ruelles caillouteuses.

Au petit hôtel, simple mais accueillant, les fonctionnaires, les commerçants de passage, les militaires déjeunent et discutent politique, affaires, moutons, tapis...

Dans les boutiques, les nomades viennent se fournir de thé, de sucre, de café surtout...

L'exode vers Israël

Il y avait, il y a très peu de temps encore, plusieurs milliers d'israélites à Aflou, pour la plupart originaires du M'zab. Les trois quarts sont partis pour l'État d'Israël, mais depuis quelques mois, l'exode semble s'être mystérieusement arrêté. Ils apportaient, cela va sans dire, une activité beaucoup plus grande que celle que nous enregistrons aujourd'hui. Mais la vraie population d'Aflou, le souk des grands nomades, est ailleurs. Sans cesse en mouvement, vivant sous la tente, elle parcourt son territoire, poussant devant elle ses troupeaux de moutons et de chameaux du sud au nord et du nord au sud, selon les richesses des pâturages, ne faisant que de temps à autre une apparition au chef-lieu.

Quand souffle le blizzard

« Aflou ne présente pas toujours le caractère riant que vous lui trouvez aujourd'hui où tout est vert ! nous dit l'administrateur. L'hiver, quand la neige bloque toutes les Hautes Plaines, confinant les nomades sous leur tente, la situation devient dramatique. Il n'y a pas si longtemps encore, nous avons dû recueillir au chef-lieu des milliers de ces malheureux bloqués sous leurs rhaïmas, sans feu,

sans nourriture, les loger, les soigner, les réconforter et les abriter ! Le djebel Amour, l'hiver, est parfois plus meurtrier que bien des montagnes d'Europe et le blizzard qui y souffle n'a rien à envier aux tourmentes canadiennes.

Vers midi, en pleine chaleur, nous prenons congé de nos amis d'Aflou, nous dirigeant sur Laghouat par la piste d'El-Amara.

— Où me conduis-tu ? demande Brouty un peu inquiet.

— À la recherche d'une princesse lointaine. »

18 juin 1949

IV

Sur les terres desséchées du Haut M'zi, un SAR permettra prochainement d'irriguer un millier d'hectares de jardins et de luzernes

La piste d'Aflou à Laghouat, comme certains supplices chinois, commence très bien pour finir très mal. À travers une large combe au relief peu marqué, on se dirige vers le nord-est par une belle route goudronnée, toute neuve. Malheureusement, ça ne dure pas. Au bout d'une quinzaine de kilomètres, la route cesse. Alors commencent les cahots, les ornières, les surprises de la piste.

Aïn-el-Amara

À travers les champs d'alfa, on oblique enfin vers le sud, franchissant un très large seuil, descendant le versant méridional de l'Atlas saharien. La végétation s'atténue ; les rochers fauves, les dunes de sable – de vieilles dunes fixées – deviennent plus nombreux. Il y a désormais plus de cailloux que d'herbe, et dans un replat de vallée, voici Aïn-el-Amara, le ksar rouge aux maisons en terrasses entourées d'une fortification de toub*. Un village saharien dont l'architecture contraste avec les toits de tuile d'Aflou.

La population, allongée dans l'ombre des ruelles, goûte les plaisirs de la sieste. Nous descendons régulièrement ; la piste se creuse comme un lit de torrent ; le roc fait son apparition. On roule sur de larges dalles. Parfois, diverses pistes s'offrent au flair et à la sagacité du conducteur. Laquelle est la bonne ? Pas un poteau indicateur, pas de concordances également avec les indications portées sur les cartes les plus récentes. Toute cette partie de l'Algérie est entièrement à refaire.

On débouche bientôt dans les grandes plaines sahariennes. Devant nous, c'est la région des dayas, paysage aux vastes horizons coupé de deux sillons montagneux. Laissant à droite la piste de Tadjemout, que nous reprendrons demain, nous partons en direction de Laghouat. Nous n'avons pas croisé un véhicule sur les cent trente kilomètres de piste.

Laghouat

Roulant à travers un paysage montagneux, où les fortes côtes succèdent aux descentes rapides, nous voyons pointer dans le lointain l'échine dorsale caractéristique derrière laquelle se cache Laghouat. Abandonnant la piste, nous coupons droit à travers une daya, traversons les sables d'un affluent de l'oued M'zi et rejoignons la route de Djelfa, à quelques kilomètres de Laghouat.

Nous ferons notre entrée en ville en pleine chaleur. Après les solitudes du nord, il semble étrange de rouler sur des routes bitumées, de frayer son chemin à travers une population très dense qui encombre la rue principale. L'hôtel saharien nous accueille par le sourire de sa charmante propriétaire. Douche, rafraîchissement, révision de la voiture et, tandis que Brouty flâne le crayon à la main, j'organise le programme des jours suivants.

Il y a beaucoup à voir aux environs de Laghouat. Grâce à M. Hirtz, administrateur de la commune mixte, nos journées seront heureusement employées. Un circuit fermé nous permettra de visiter le secteur d'amélioration rurale et le barrage de Tadjemout ; Kourdane, où vit Aurélie Picard ; et Aïn-Madhi, siège de la confrérie des Tidjani. De là nous reviendrons, par l'oasis d'El-Aouïta, sur Laghouat.

Donc, le lendemain matin à l'aube, nous repartons. Jusqu'à l'embranchement de la piste d'Aflou – route suivie la veille –, tout va bien. Mais, de ce point au village de Tadjemout, il y a vingt kilomètres de piste absolument défoncée par le charroi des lourds camions qui desservent le barrage en construction. Les vingt plus mauvais kilomètres que nous aurons rencontrés au cours de notre voyage.

Dans un paysage de haute plaine – nous sommes encore à mille deux cents mètres d'altitude – limité au nord-ouest par la chaîne bleutée du djebel Amour que nous avons entièrement contourné, apparaît Tadjemout.

Tadjemout

C'est le ksar saharien type, comme tous ceux qui s'échelonnent sur le versant sud de l'Atlas saharien. Un village pittoresque aux maisons fortifiées groupées sur une colline, cependant qu'une oasis de palmiers s'étale dans le lit de l'oued. Quelques cases blanches en premier plan, des maisons de banco* couleur terre de Sienne brûlée, le vert poudreux des palmiers et la steppe jaunissante alentour composent un paysage classique.

Il y a foule à la maison du caïd, où l'administrateur adjoint a réuni la Djemaa* du village pour résoudre un important problème : la répartition et l'irrigation des terres, rendues possibles par le nouvel apport d'eau que va fournir le barrage de Tadjemout en voie de finition.

Déjà, la veille, M. Hirtz m'avait expliqué le fonctionnement de cette grandiose réalisation.

Le SAR

Nous créons un SAR, c'est-à-dire un « secteur d'amélioration rurale » dans la vaste plaine où serpente l'oued M'zi et qui, jusque-là, était constituée par des terres en friches. Nous pourrions ainsi créer dans des dayas cultivables sept cents hectares de luzernières qui formeront des réserves de fourrage pour les années sèches. Car la richesse de la région, c'est le mouton. Et, périodiquement, d'épouvantables sécheresses – comme celles de 1945, 1946, 1947, 1948, qui firent périr des centaines de milliers de têtes – réduisent à néant le cheptel. (Sur 260 000 moutons et 15 000 dromadaires existant en 1944 chez les Larbaâ, il en restait respectivement 18 600 et 4 000 en 1947.) Nous avons fort à faire pour le reconstituer. Nous nous en occupons activement en consentant des prêts de reproducteurs, des avances, et nos efforts portent leurs fruits ! Sans avoir encore atteint le point culminant de sa prospérité passée, le cheptel ovin est en progression rapide. Encore quelques années d'efforts et nous aurons comblé le vide produit par l'épizootie consécutive à la sécheresse.

« Donc, la plaine de Tadjemout sera transformée en luzernière, et ce fourrage sera, les années de disette, redistribué aux affiliés du SAR, propriétaires de troupeaux sous une forme qui est encore à l'étude et sera prochainement résolue. Allez voir nos travaux, ça en vaut la peine ! »

J'ai suivi son conseil. Laissant Brouty travailler dans le ksar, j'ai gagné la butte de terre à six kilomètres au sud, où se crée le village du SAR.

Dans cette immense solitude, trois Européens m'ont accueilli. M. de Contencin, directeur du SAR, son adjoint qui sera également le chef de culture, et le chef maçon qui construit les bâtiments. Autour d'eux s'affaire une équipe de travailleurs.

J'ai fait un rapide tour de Jeep avec M. de Contencin. Dans cette grande plaine, on travaille ferme : labourages, défonçages, défrichages, constructions de seguias, élaboration d'une plantation d'essai, etc.

« C'est passionnant votre entreprise ! dis-je... tout bêtement.

— Passionnant et décevant. Nous travaillons uniquement pour les fellahs, pour les ksouriens comme pour les nomades, et nous rencontrons bien peu de compréhension. Pourtant, on peut dire que toute cette œuvre française de Tadjemout sera entièrement consacrée à l'amélioration du standing de vie des populations de la région. Pas une plantation européenne dans le secteur, rien. Mais il faut secouer une apathie séculaire, il faut parfois obliger à travailler. Et c'est là que réside la difficulté. »

Nous revenons vers les baraquements en construction.

« Voici le premier bâtiment terminé et qui nous abrite provisoirement, car jusqu'ici nous vivions sous la guitoune. »

Une création française

« Il a fallu tout créer : la piste pour venir ici, la piste pour desservir le périmètre du futur secteur irrigué ; il faut maintenant préparer les bâtiments. Ainsi, là-bas, un peu à l'écart, voici la piscine en construction pour baigner et désinfecter les moutons, le centre de traitement des ovins, les salles prévues pour les vétérinaires, leur laboratoire !

— Comment comptez-vous mettre en valeur...

— Une pareille étendue n'est cultivable que par des moyens ultramodernes. Au fond, c'est un véritable kolkhoze que nous constituons ici. Avec une seule différence, et cela les agitateurs qui parfois viennent troubler la bonne marche de nos chantiers devraient bien s'en rendre compte : c'est qu'en Russie, lorsqu'on crée un kolkhoze, on réunit la population qui doit vivre dessus et on la fait travailler gratuitement. Nous, par contre, pour le même résultat, *nous payons nos ouvriers.* »

Vaincre la routine ancestrale

« Le grand problème est de réunir toutes les terres du SAR d'un seul tenant. Parfois, nous englobons des propriétés particulières. Nous procédons à des échanges. Mais il faut combattre la méfiance, l'ignorance. Que de palabres en perspective ! Ainsi, celui qui aujourd'hui réunit à la Djemaa de Tadjemout tous les propriétaires de la région à qui l'Administration propose la chose suivante : en échange de leurs parcelles de terre (improductives) que nous comptons englober dans le SAR, nous offrons des terres de même valeur, toutes groupées dans un secteur irrigable et qui pourront de la sorte être cultivées et irriguées par des moyens mécaniques. Ainsi, chacun y trouvera son avantage. Le SAR en ayant des étendues d'un seul tenant où il est plus facile d'appliquer les cultures rationnelles mécanisées et l'assolement ; les ksouriens du Tadjemout par la création de nouveaux jardins irrigués bénéficiant de l'expérience et des conseils de nos chefs de culture. Vous pensez sans doute qu'ils ont bondi sur l'occasion ? »

Mon hôte a un sourire sceptique. Puis il reprend :

« Mais ça ne fait rien, nous gagnerons, car en combattant la routine nous jouons une partie humaine ! »

Dans la cabane de pierre au ciment à peine sec, nous buvons une tasse de thé. Nous évoquons le Sahara. J'ai affaire à de vieux blédards, connaissant le pays, son climat et ses habitants. Ils se passionnent pour leur œuvre.

« Quand vous reviendrez, vous verrez ici une nouvelle oasis, des luzernières, des arbres... nous ferons verdoyer le Sahara ! »

Je leur souhaite bonne chance. Très sincèrement, et je les quitte. Ils ont un peu la foi des apôtres. Il faut ça pour vivre en ces lieux.

À Tadjemout, je cherche Brouty. Pas de Brouty ! On envoie des émissaires partout. Finalement, on le trouve nez à nez avec un chameau qu'il est en train de croquer ; l'homme et la bête se regardent avec beaucoup d'intérêt. Je coupe court à leur contemplation mutuelle.

« En route pour le barrage ! »

Le chameau blatère, Brouty ronchonne !

21 juin 1949

V

Tadjemout, le barrage sans eau

Le barrage de Tadjemout se situe sur l'oued M'zi, à huit kilomètres en amont du ksar.

« Il offre une particularité, nous avait dit M. de Contencin en prenant congé, c'est qu'il n'a pas d'eau !

— Un barrage sans eau ?

— Parfaitement !

— Ah ! »

Le soleil est au zénith lorsque nous arrivons en vue des chantiers du barrage. Au bord de l'oued, c'est le spectacle habituel des grandes entreprises humaines : baraquements, guitounes, grues, tracteurs, scrappers, bulldozers, camions, entrepôts de matériaux... M. Adam, ingénieur contractuel à l'Hydraulique, nous reçoit avec affabilité.

« Pour mieux comprendre nos travaux, il est nécessaire que vous examiniez les plans et surtout la coupe. Venez avec moi. »

Récupérer les eaux souterraines...

On étale devant nous des profils, des coupes, des épures. M. Adam nous explique comment a été découverte et exploitée l'idée de ce barrage d'une technique toute nouvelle.

« À chaque barrage, à chaque site correspond une technique nouvelle, et c'est peut-être ce qui rend si passionnant notre travail. Ici, les études nous ont permis de constater que l'oued M'zi, qui roule toute l'année un très faible filet d'eau – à l'exception des crues subites et dévastatrices – avait un cours souterrain beaucoup plus important que son cours de surface ; sous les sables et les limons de son lit, entre le bedrock* et la surface, un véritable cours d'eau souterrain se perdait dans le désert sans profit pour personne.

» Nous avons donc décidé de récupérer cette eau souterraine. Le principe était simple : barrer le cours du fleuve à un endroit propice, faire monter à la surface les eaux ainsi recueillies et les diriger par un canal d'irrigation vers les terres cultivables de la zone de Tadjemout. »

... par un barrage inféroflux...

« On a donc barré provisoirement le lit avec des pieux, puis on a coulé le barrage en béton qui présente une série de cellules remplies de sable de granulométries diverses, qui font office de filtre. Remontant à travers ces sables, l'eau, d'une pureté parfaite, arrive en surface et il n'y a plus qu'à l'utiliser.

» Facile en apparence, le problème est en fait difficile à résoudre techniquement. Nous y sommes arrivés. S'il n'y avait pas eu la crue d'il y a un mois, le barrage serait terminé. Maintenant, allons sur le terrain. »

... à la fois barrage et chaussée routière

Le spectacle est en effet curieux. Le barrage se présente sous la forme d'un gué bétonné ; d'une route traversant l'oued à niveau du fleuve.

« Une fois terminé, le barrage constituera la chaussée de la nouvelle piste de Laghouat à Aïn-Madhi. Ainsi aurons-nous combiné deux utilisations en une seule. »

Pour l'instant, les ouvriers s'affairent à réparer les dégâts de la crue et de la trombe d'eau qui ont désolé les environs de Laghouat. Tous les drains, tous les filtres ont été en effet remplis de limon et il est nécessaire de les vider à nouveau pour les nettoyer et les remplir de sable « adéquat ».

« Savez-vous d'où provient ce sable ? » me demande M. Adam en faisant couler entre ses doigts un sable marin granulé, très grossier, peu comparable avec le sable extra fin du désert.

Devant mon ignorance, il achève :

« D'Aïn-Taya ! C'est le seul qui ait la granulométrie voulue. Vous imaginez les longueurs de transport pour l'amener ici...

— Vous avez eu de gros dégâts ?...

— La crue a recouvert tous nos travaux, mais elle nous a permis d'éprouver la solidité du barrage et dénoncé quelques faiblesses. C'est ainsi qu'on s'est aperçu qu'en passant par-dessus le barrage, les eaux de crue affouillaient la base de celui-ci. Nous allons donc remédier à cet inconvénient immédiatement.

» Le barrage terminé, on ne verra donc rien dans le paysage, peu nombreux seront ceux qui, passant par la route, soupçonneront sous ce gué bétonné un admirable travail d'art. Pour le leur rappeler, une pyramide originale se dresse à l'entrée du futur pont. Elle marquera de loin le lieu de la captation des eaux souterraines de l'oued M'zi. Bientôt, une fois achevé le canal d'amenée d'un mètre de

diamètre et de huit kilomètres de longueur et terminées les seguias de distribution, six cents litres à la minute, s'ajoutant aux cent litres utilisés en surface, irrigueront les luzernières de Tadjemout. »

Passage à gué

Nous félicitons les travailleurs du barrage et manifestons le désir de continuer notre route. Pour ce faire, il faut traverser l'oued M'zi, qui coule encore très fort ; la chaussée n'étant pas terminée, il faudra passer à gué.

Seule une Jeep a franchi depuis un mois l'oued – il y a quelques jours – en face de Tadjemout. Le service postal d'Aïn-Madhi est suspendu. Pour ma part, je vais essayer de passer au nord du barrage, utilisant une frayée que les lourds caterpillars et les bulldozers ont tracée dans l'eau et les sables.

Sur l'autre rive, prudent et souriant, Brouty m'attend pour photographier la panne qu'il croit inévitable. Il en sera pour ses frais ; utilisant mes deux ponts, démultipliant, je passe les doigts dans le nez ! Brave Jeep... on oublie souvent que tu as été conçue pour cet usage.

Cortège nuptial

Sur l'autre rive il s'agit de rejoindre, huit kilomètres au sud, la piste d'Aïn-Madhi. Ce sera l'occasion d'un agréable tout-terrain dans une zone très ensablée, couverte de buttes d'alfa, tranchée de petits oueds, qui secouent rudement. En cours de route, dans cette étendue désertique, nous croisons un cortège nuptial conduit par le caïd d'Aïn-Madhi ; son neveu prend femme chez des nomades de grande tente. À pied, à travers la savane –

une camionnette attend au bord de la piste –, il va chercher la jeune épousée pour la ramener à Aïn-Madhi. Tambours et raïtas troublent à peine le grand silence saharien. Nous avançons et déjà le cortège a disparu, happé par une dénivellation de terrain.

Un dernier passage difficile se présente sous la forme d'un confluent de petits oueds ensablés, aux rives à pic. Bravement, la Jeep se joue du passage. Bientôt nous pourrons rouler paisiblement sur une piste en excellent état, nous dirigeant sur Kourdane, qui doit se trouver quelque part à trente kilomètres d'ici, adossée au djebel Amour qui, pendant tout ce voyage, nous a dominés de sa crête dentelée.

Vers Kourdane

C'est le moment des nichées. De jeunes outardes*, à peine grosses comme des perdrix et ne sachant pas encore voler, s'enfuient en courant devant nous. Un gros rapace s'envole lourdement ; je vois l'instant où il va se fracasser sur mon pare-brise ; son instinct l'avertit qu'il est temps de jeter du lest. En effet, lâchant sa proie – une gerboise ou un mulot, je ne sais pas –, il échappe de peu à la collision, prend de la hauteur, décrit quelques orbes, puis, le danger passé, fait du rase-mottes dans l'alfa, à la recherche de son déjeuner manqué.

Devant nous maintenant apparaît un massif quadrangulaire de verdure, coiffé de hautes frondaisons.

« Kourdane, dis-je.

— Kourdane, le palais d'Aurélie Picard, princesse Tidjania, mon arrière-petit-cousine ! » fait Brouty.

Nous allons pénétrer dans le royaume des ombres.

22 juin 1949

VI

Kourdane, où frémit encore l'âme de la princesse
Tidjania

Tout ce qui s'est passé ensuite semble un rêve. Et pourtant cela est. Je revois exactement toutes les choses. La Jeep a escaladé rapidement la côte qui conduit à Kourdane en contournant les jardins.

On ne distinguait rien d'autre qu'un grand fouillis de verdure d'où pointaient les fines lames des cyprès et la coupole d'un pistachier géant ; des murs d'enceinte, une kouba*... Nous nous sommes arrêtés à deux cents mètres de l'entrée, afin que Brouty puisse faire un croquis d'ensemble. Un jeune Noir est venu ; il nous a guidés vers le palais d'Aurélié Picard. À la porte, des serviteurs attendaient, un cheval piaffait sous un portique ; le gardien, sans dire un mot, est allé chercher les clefs. Il savait déjà ce que nous voulions ; nous l'avons suivi.

Au royaume des ombres

Tout était désert, mort, il semblait que la vie se fût arrêtée là il y a plusieurs siècles ; pourtant, tout cela n'est pas vieux, à peine plus de quinze ans ; mais l'aventure a

été si extraordinaire, elle a bouleversé à tel point nos conceptions de vie, nos principes, heurtant de front deux civilisations ancestrales : la chrétienne et la musulmane, qu'il me semble revivre une aventure du Moyen Âge.

Le gardien ouvrit une première porte qui donnait de plain-pied sur la cour intérieure où les tourterelles roucoulaient dans les djerids*, où les insectes bourdonnaient dans la vigne devenue sauvage et grimpante. C'était un premier salon ; un mélange d'ameublement louis-philippard et oriental : cadres aux daguerréotypes jaunis ; ça et là un éventail, un accessoire de cotillon accroché au clou sur la tapisserie fanée. Sur la table, un album offert par la ville de Bordeaux à Si Ahmed Tidjani et à sa jeune épouse, demoiselle Aurélie Picard. Des tapis mangés par les mites, des tentures épaisses, une pénombre contrastant avec l'éclatante lumière du désert, ce désert qui était là dehors, à deux mètres, dont la houle de chaleur venait battre le porche et les balcons de Kourdane.

Alors s'affirmait l'étonnant contraste entre cette demeure princière et le lieu où elle se trouvait... un véritable défi en quelque sorte !

Des appartements princiers

Déjà, le silencieux serviteur nous faisait gravir l'escalier monumental et nous ouvrait la suite des appartements princiers. Voici la salle à manger Henri II. Il semble que des convives s'y réunissaient hier encore. Il y a des fleurs en papier dans les vases et sur la table un dessous de plat ; on croit percevoir la présence oubliée ; la main autoritaire appuyant sur le timbre en argent pour faire venir, courbés en deux par le respect, les serviteurs noirs enturbannés. Un fantôme rôde encore par ces immenses pièces. Passons plus avant. Laissons la salle à manger et son trophée de cerf – un superbe dix-cors qui devait parfois la faire se

souvenir des grandes forêts de sa Lorraine natale ! Ah si ! pardon, là, dans un vide-poche en soie fanée, pendu au mur, un souvenir de bal. Personne n'y a touché, comme personne non plus n'a rien changé ici ! Tout est entretenu, propre ; les lieux sont dans l'état où ils se trouvaient quand « elle » les a quittés pour l'éternel voyage. Encore ! paraît-il que du temps de « madame Aurélie », il y avait cent fois plus de choses ici et cent fois plus de richesses !

Ce qui en reste n'a que plus de valeur.

Deux photos

Pénétrons dans le grand salon qui fait suite à la salle à manger. Il est de style syrien, avec des meubles d'ébène incrustés de nacre ; les murs sont couverts de trophées de chasse, de souvenirs, de fusils, de cimenterres d'argent, de lances touareg, de bibelots arabes... Par l'encadrement des fenêtres aux lourdes tentures, pénètre un rayon de lumière qui fait briller étrangement les tons fanés des objets. Et le soleil vient frapper en face, de part et d'autre d'une grande glace au cadre de nacre et d'argent, deux photos des maîtres de séant. À gauche, Si Ahmed Tidjani, à droite, imposante, massive, dans la splendeur de l'âge mûr, Aurélie Picard, créatrice de Kourdane. L'allure est hautaine, princière ; elle dénonce l'habitude du commandement, une volonté inflexible. Il fallait une femme comme ça pour créer de toutes pièces cette oasis et ce palais au milieu des steppes désertiques.

Tout est resté selon ses habitudes. Dans un coin sa boîte à musique – des valse, rien que des valse. Dans un angle du salon, un piano droit avec deux tabourets. Qui donc pouvait jouer à quatre mains avec la princesse des sables ?

Et nous revivons l'époque des fastes de Kourdane. Les visites se succédant sans arrêt ; les chambres d'hôtes sans

cesse augmentées ; les centaines de chevaux pur-sang attendant dans les écuries le départ pour la chasse au faucon ; les invités de marque venus de Laghouat à cheval ou en landau, véritable cour autour de la maîtresse de ces lieux. Des soirées mondaines et puis, le lendemain, le calme revenu sur le désert immuable.

Encore plus loin, sous la loggia du premier étage, voici d'autres pièces, d'autres salons, mais surtout la chose étonnante, la chambre à coucher d'Aurélié Picard : grand lit à baldaquin doré, aux colonnettes finement travaillées, garni de tentures brodées d'or et d'argent, tons verts et jaunes, couvertures pourpres et, sur le cimier, une couronne en bois doré ! Un lit royal, une chambre s'enfonçant dans la semi-obscurité, cachant des alcôves et des recoins secrets... d'où se dégage ce jour une odeur fade et douceâtre : l'odeur des pièces fermées et des choses mortes.

Dehors, la vie animale et végétale chante bruyamment. Dans le grand parc abandonné de quelque cinquante hectares, les oiseaux pépient, volettent. Il ne reste pas grand-chose de la belle ordonnance de ce jardin à la française. Les herbes folles ont envahi les allées. Et les fleurs et les essences précieuses, faute de soin, retournent peu à peu à l'état sauvage.

Deux tombes

Nous n'avons guère parlé, Brouty et moi. La visite de ces lieux étranges nous a émus plus que nous ne voulons le laisser paraître. Cette présence féminine bien française en ce coin perdu du Sahara ; ce fantôme qui rôde encore à travers les pièces désertes et les allées du parc abandonné incitent à la méditation.

Le gardien nous conduit doucement vers la kouba où repose, au centre du jardin, Si Ahmed Tidjani, grand maître

de la confrérie et mari d'Aurélie Picard. La kouba hispano-mauresque entoure le pistachier géant à qui Kourdane doit son origine : l'arbre sacré sort par le toit et pousse très haut ses frondaisons. Le tombeau du marabout, bien entretenu, est toujours l'objet de la dévotion des fidèles. Tout contre le mur extérieur s'élève une tombe plus émouvante encore dans sa simplicité. Deux dalles de marbre dressées, une sépulture musulmane rituelle, une double inscription en français et en arabe :

*Ci-gît
Madame veuve Aurélie Tidjani
décédée le 28 août 1933
à l'âge de 84 ans.
Mourut musulmane
devant plusieurs témoins
à Kourdane*

Nous n'épiloguerons pas sur la véracité de cette inscription. La mort d'Aurélie Picard a soulevé bien des polémiques. Les pères blancs de Laghouat la revendiquaient comme catholique ; les marabouts de la secte des Tidjani décidèrent autrement. Ils ramenèrent son corps à Kourdane, dans cette propriété créée de toutes pièces par l'étonnante « princesse des Sables ». Ils l'ensevelirent auprès du marabout, son mari. Ils ne dissocièrent pas ce que la vie avait uni.

Une présence française

Je ne crois pas qu'une autre tombe eût été souhaitable pour Aurélie Picard. Par-delà la mort, sa présence continue à forcer le respect des plus farouches musulmans. Celle qui, depuis son adolescence, à une époque où l'Atlas saharien était à peine pacifié, vécut en solitaire et en reine, commandant virtuellement à des milliers de fanatiques, se

devait de rester au milieu de ceux qu'elle avait librement choisis comme compagnons dans la vie. Encore maintenant, Kourdane reste un symbole ; symbole de ce que peut faire la France en ce pays, un avertissement également. Car en contemplant les murs ruinés, le jardin à l'abandon, les canalisations d'eau détruites, les arbres fruitiers délaissés, toute cette fabuleuse réalisation française, on ne peut s'empêcher de songer qu'il a fallu bien moins d'années pour détruire Kourdane qu'il en avait coûté de peine, de temps et d'efforts pour le créer.

Prenant congé des gardiens, nous laissons Kourdane à son lent effritement. Par la piste, nous nous dirigeons sur Aïn-Madhi, la cité mystique, évoquant quelques périodes de la vie de cette femme à l'énergie indomptable qui régna sur toutes ces steppes.

23 juin 1949

VI (suite)

Kourdane avant Aurélie Picard n'était rien ! Rien d'autre qu'un lieu de repos, près d'une source, sous un immense pistachier... cet arbre à l'ombre délicieuse, au bois plus dur que fer, qui pousse dans la région des dayas, et caractérise cette partie du Sahara.

Naissance de Kourdane

Aurélie Tidjani y venait souvent, soit en compagnie de son époux, soit seule. Cavalière intrépide, elle parcourait son immense domaine, galopant dans la plaine d'alfa, escaladant le djebel Amour aux contreforts bleutés, chassant soit à courre, soit au faucon ; au cours de ces randonnées, le pistachier de Kourdane était l'endroit rêvé, la halte méridienne, pour passer les heures chaudes en une délicieuse gaïla*.

La princesse des Sables étouffait à Aïn-Madhi, dans cette atmosphère d'intrigues et de rivalités où elle devait se mouvoir toute sa vie avec autorité et méfiance, ne relâchant jamais sa vigilance. Elle rêvait d'une propriété à elle, bien à elle. Elle pressentait déjà – véritable précurseur – tout ce que cette terre généreuse des dayas pourrait donner comme fruits, avec des méthodes de culture et d'irrigation

modernes. Dès qu'elle eut décidé de construire Kourdane, plus rien ne l'arrêta. Ses biographes nous ont conté comment elle n'hésita pas à faire le long déplacement d'Alger, à la tête d'une caravane de cinquante chameaux, pour aller chercher dans le nord les matériaux et le mobilier nécessaires. Imagine-t-on cette Française, alors âgée de trente-cinq ans, régnant incontestablement, ayant fait preuve de tant d'autorité et de qualités que son seigneur et maître, le vénéré marabout Si Ahmed Tidjani, s'en remettait entièrement à elle pour ce qui était de gérer ses énormes biens et habbous* ! Imagine-t-on cette femme chevauchant dans les défilés montagneux, bivouaquant sur les hauts plateaux, conduisant sa caravane avec l'expérience des vieux nomades !

Défricheur-architecte

Et, revenue à Kourdane, faisant dresser les murs de son palais, selon ses plans personnels, faisant défricher par les serviteurs du marabout trente hectares de terres incultes, dessinant les allées, important de France et d'ailleurs toutes les variétés d'arbres fruitiers, réussissant le miracle de faire pousser au Sahara des essences des climats tempérés !

Sous sa poussée, sous son action, la steppe se transformant, le palais s'élevant, les arbres grandissant, cependant que, vieillie et respectée, elle assistait au soir de sa vie à l'éternelle féerie des couchers de soleil sur les grandes plaines du Sud...

Destin prodigieux qu'il faudrait retracer dans un film. Est-il plus belle épopée à conter ?

Vision féodale

Nous roulons maintenant à quelques kilomètres au large de la chaîne montagneuse ; dans une grande daya apparaît soudain Aïn-Madhi et sa mosquée de style marocain dominant les frondaisons alentour. Arrêtons-nous ! Une autre vision se superpose devant nos yeux. Le passé et le présent se rejoignent.

C'est en 1872 ! Immobile sur son cheval, un cavalier arabe fait le guet sur la faible hauteur d'où l'on peut apercevoir très loin en direction de l'est le tracé de la piste. Le soleil plombe sur la steppe. Au nord, le djebel Amour s'estompe dans une brume sèche. Tout à coup, le cavalier se dresse sur ses étriers, brandit son long fusil damasquiné à bras tendu, tire une cartouche, puis une autre ! À l'ouest, un long cortège sort d'Aïn-Madhi ; en tête, marchent les musiciens et les danseurs, puis les porteurs des fanions des confréries ; on a sorti pour la circonstance les reliques du pieux sanctuaire où elles veillent sur le repos éternel du fondateur de l'ordre ; viennent ensuite les marabouts, les moqqadems*, les élèves et les serviteurs de la zaouïa* d'Aïn-Madhi, la population sédentaire et aussi la foule des grands nomades venue accueillir son chef spirituel. Dans un poudrolement de sable, dans une clameur mystique, lentement, le cortège se dirige vers l'éminence où, de nouveau figé dans sa position hiératique, le cavalier monte la garde. Cette éminence où, en ce jour de juin 1949, Brouty et moi évoquons le passé.

Un jeune cavalier noir

À l'est, sur la route de Laghouat, on distingue un imperceptible nuage de poussière ; il a fallu le regard d'aigle du shouf* pour y déceler la venue d'une caravane ; le nuage grandit à mesure que s'approchent les arrivants. Voici en tête un jeune cavalier noir, drapé dans ses amples burnous et cachabiahs*, le capuchon relevé sur le front à la

mode marocaine ; d'autres cavaliers, des porteurs de fusils et puis, derrière, s'échelonnent sur plusieurs kilomètres d'innombrables chameaux, portant charge ou bassour*, des bourricots chargés des pieux des tentes, tout le pittoresque désordre d'une grande caravane en marche.

Une amazone de vingt-trois ans

Aux côtés du chef chevauche une cavalière, vêtue à l'européenne, visage découvert. Une jeune femme de vingt-trois ans à peine, grande, d'une beauté sculpturale, les traits un peu lassés par le long et pénible voyage qu'elle vient d'accomplir pour venir du Tell jusqu'ici. Amazone accomplie, elle presse son pursang arabe pour venir à hauteur du chef. Et celui-ci, se tournant vers elle, lui désigne l'oasis mystérieuse tapie dans un creux de la colline, tout proche le djebel, les minarets de ses mosquées, les jardins fertiles entourant les remparts, les tours crénelées. Il lui montre son royaume et sourit.

Elle serre peut-être trop nerveusement les flancs de son cheval, car le voici qui se cabre ; alors elle rend la main, flatte l'encolure, masquant sous un sourire grave l'émotion qui l'étreint. La voici au terme de son aventure.

De la Lorraine au Sahara

Sans doute revit-elle le dénouement rapide d'une idylle qu'elle ne soupçonnait même pas. Son enfance studieuse, dans sa famille, à Montigny-le-Roi, puis à Arc-en-Barrois, aux côtés de son père, ancien gendarme, qui s'était particulièrement distingué en Algérie – déjà – et de sa mère, humble et courageuse ménagère française. Son adolescence, la chance qui s'est offerte à elle sous les traits

de Mme Steenakers, femme d'un député de la Haute-Marne, dont elle devint dame de compagnie. L'exode à Bordeaux pendant la guerre de 1870 ; la rencontre avec Si Ahmed Tidjani lui-même en exil temporaire. Le coup de foudre du marabout et enfin son acceptation définitive, mûrement réfléchie, de devenir sa femme et de le suivre dans son lointain Sahara qui était à l'époque fabuleux et peu connu : *terra incognita* ou presque.

A-t-elle bien fait d'accepter ? Se repentira-t-elle un jour ? Aujourd'hui elle est seule ; seule Française au milieu de cette foule fanatisée qui se jette aux pieds du marabout, l'enserme, baise le pan de sa djellaba. Elle ne peut plus désormais compter que sur elle, elle n'a qu'une arme, l'influence sans limite qu'elle possède sur son mari ; influence qu'elle s'appliquera désormais à accroître et à étendre.

Ses hésitations ont été courtes. Calme et rassérénée, elle chevauche aux côtés de son maître, tête haute, dédaignant les bassours des femmes ; et la population d'Aïn-Madhi contemple à visage découvert la femme française que ramène Si Ahmed de son long voyage en France ; cette jeune femme blonde, en qui, par une prescience instinctive, elle reconnaît déjà le futur véritable maître d'Aïn-Madhi.

Du chameau à la Jeep

Ainsi pénétra dans sa capitale Aurélie Picard, au seuil de sa vingt-troisième année, pour un séjour qui ne devait s'achever qu'à sa mort, en 1933, à l'âge de quatre-vingt-quatre ans. Elle devait y trouver d'immenses joies et de grandes peines ; sa vie fut une lutte continue, un triomphe de volonté humaine et d'énergie, et le plus extraordinaire n'est-il pas que cet effort se soit poursuivi pendant soixante et un ans sans aucune défaillance ?

À notre tour, cette évocation terminée, pénétrons dans Aïn-Madhi, la cité mystique, restée telle que la connut Aurélie Picard lorsqu'elle fit son entrée dans le vieux ksar fortifié, aux ruelles étroites, aux maisons délabrées !

Mais à l'époque, le chameau remplaçait la Jeep.

A LA RECHERCHE DES COINS PERDUS D'ALGERIE

Aïn-Madhi

l'oasis mystique
face au Sahara



Aïn-Madhi et le djebel Amour vus du sud. (Croquis de Ch. Brouty.)

VII (1)

Si Chenati, Moqqadem de la Zaouia d'Aïn-Madhi, remplaçant le grand maître de la confrérie actuellement en Afrique centrale où il installe des filiales de la Zaouia, nous accueille sur le seuil de la célèbre confrérie.

Nous allons tout aussitôt, Brouty et moi, goûter la délicatesse de l'hospitalité arabe. Si Chenati suit recrée ses hôtes. Dans l'immense salon de réception au carrelage couvert par deux immenses tapis couvrant 50 mètres carrés nous échangeons les phrases habituelles de politesse. Un serviteur apporte ensuite l'aliquiour aux ablutions, puis nous passons à table. Après notre randonnée sur la piste, après l'émerveilleuse visite à Kourdane, encore tout étonné de chaleur, nous goûtons en silence le calme absolu de cette ancestrale maison.

Visite de la mosquée

Il y a beaucoup à voir à Aïn-Madhi. Si Chenati veut bien nous en faire les honneurs.

(A suivre.)

(1) Voir l'Echo d'Alger des 15, 16, 18, 21, 22, 23 et 24 juin.

Copyright R. Frison-Roche et l'Echo d'Alger s.

PAR

R. FRISON-ROCHE



La mosquée et la zaouia d'Aïn-Madhi. (Croquis de Ch. Brouty.)

◆ SUITE PAGE 2

24 juin 1949

VII

Aïn-Madhi, l'oasis mystique face au Sahara

Si Chenati, moqqadem de la zaouïa d'Aïn-Mahdi, remplaçant le grand maître de la confrérie actuellement en Afrique centrale où il installe des filiales de la zaouïa, nous accueille sur le seuil de la célèbre confrérie.

Nous allons tout aussitôt, Brouty et moi, goûter la délicatesse de l'hospitalité arabe. Si Chenati sait recevoir ses hôtes. Dans l'immense salon de réception au carrelage couvert par deux immenses tapis couvrant cinquante mètres carrés, nous échangeons les phrases habituelles de politesse. Un serviteur apporte ensuite l'aiguière aux ablutions, puis nous passons à table. Après notre randonnée sur la piste, après l'émouvante visite de Kourdane, encore tout étourdis de chaleur, nous goûtons en silence le calme absolu de cette ancestrale maison.

Visite de la mosquée

Il y a beaucoup à voir à Aïn-Madhi. Si Chenati veut bien nous en faire les honneurs. Pénétrons tout d'abord dans l'antique mosquée où se trouve le tombeau du frère

du fondateur de la confrérie des Tidjani, venu de Fès il y a plusieurs siècles, apportant ainsi us et coutumes marocains qui subsistent encore dans cette région du Sahara. Le patio intérieur est protégé par un grillage qui empêche les oiseaux de venir souiller le lieu saint. On aimerait méditer sous les lourds arceaux de pierre, dans la paix des tombeaux. Et déjà nos pensées retournent vers celle qui, chrétienne et femme, vécut seule de sa race dans ce sanctuaire de l'islam. Que le marabout ait amené de France une roumia, qu'il l'ait installée dans ses appartements de la zaouïa, et que pour elle il ait répudié ses femmes, voilà qui déjà passe l'imagination. Mais si l'on situe l'époque, si l'on remonte à 1870, en ces années où le fanatisme le plus absolu était de rigueur chez les croyants, on ne peut qu'admirer le courage dont fit preuve Aurélie Picard et la sagesse avec laquelle elle réussit non seulement à s'imposer, mais à se faire respecter et aimer par tous les gens d'Aïn-Madhi.

Un ksar éternel

Ce que fut sa vie dans le village maraboutique pendant les douze premières années de son mariage, nous pouvons sans peine l'évoquer, car le cadre est resté sans changement. Le ksar est d'une propreté étonnante. Bâti en pierre, il couronne une sorte d'éminence au centre d'une daya ; les ruelles étroites laissent à peine passer le soleil. Des femmes tissent des burnous sur des métiers rustiques, les gosses jouent dans les seguias. Ils nous entourent d'une nuée pépiante ; ils sont beaux, joufflus, bien portants.

« Le climat est excellent, nous dit Si Chenati. Nous sommes à douze cents mètres d'altitude ; nous ne connaissons ni les rigueurs de l'hiver dans le djebel, ni les chaleurs suffocantes de Laghouat ; ici, les nuits sont presque toujours fraîches. »

Nourrir les meskines*

En vérité, dans ce ksar d'Aïn-Madhi, qui comporte un millier d'âmes, il ne peut y avoir trop de malheureux en raison même de la présence de la zaouïa. L'accueil permanent des pauvres et des meskines est une des règles intangibles de la zaouïa. À Kourdane, Aurélie Picard, respectueuse de cette charitable institution, n'avait-elle pas fait construire des silos où s'entassaient les réserves de blé nécessaires pour pouvoir en tout temps et à toute heure nourrir ceux qui frappaient à sa porte ?

Je rappelle ce trait à Si Chenati.

« "Madame Aurélie" nous a fait beaucoup de bien, affirme-t-il. Son cœur était charitable. Ici même, elle a tout de suite conquis la population ; visitant régulièrement les malheureux, s'intéressant aux enfants, soignant les malades. Sa mort a été une grande perte pour la zaouïa. »

Dessèchement progressif

Nous faisons le tour des jardins puis, remontant en Jeep, nous gagnons la montagne, à six kilomètres au nord, où se trouvent les sources qui alimentent Aïn-Madhi. Nous y parvenons après un parcours tout-terrain assez cahoteux. D'ici, on domine la grande plaine du Sud. Par-ci, par-là, le désert est tavelé de taches vertes : les dayas où trônent les pistachiers géants. Derrière nous, le djebel Amour dresse son premier chaînon rocheux. Au-delà, c'est El-Rhicha. On peut venir en deux jours d'Aflou à Aïn-Madhi par la montagne. Certains bons marcheurs ont même franchi la distance en moins de vingt-quatre heures.

Il y a dans un ravin deux ou trois puits qui atteignent les sources souterraines. Par des tunnels, l'eau est captée, amenée au puits principal d'où elle est dirigée, par une

seguaia, vers le ksar. C'est, en somme, le système des foggaras*. Mais l'eau n'a pas toujours été aussi facile à capter. Les vieux du pays se souviennent encore l'avoir vue sourdre en surface ! Peu à peu, l'eau a disparu, il a fallu chaque fois aller la chercher plus avant dans le sol. C'est le signe indéniable d'un dessèchement progressif.

L'administration a commencé un captage par tubes de ciment, à la grande satisfaction des ksouriens. On évite ainsi une perte importante d'eau par fuites ou par évaporation.

Oh surprise ! Des tunnels s'échappe soudain un vol de palombes venues chercher sous terre l'eau et la fraîcheur ; ces oiseaux n'hésitent pas à s'enfoncer jusqu'à la source initiale, lorsque le sirocco se fait sentir.

Crépuscule de paix

Nous revenons lentement vers Aïn-Madhi dans le crépuscule naissant. Les gens palabrent assis sur les banquettes de terre, devant l'entrée de la mosquée. Un rai de soleil illumine encore la haute coupole et les toits de tuile verte à la mode du Maroc. Peu après, nous prenons le repas du soir chez Si Chenati. À l'autre bout de la ville, les notes grêles des flûtes, les coups sourds des tobols* rythment un air de danse qui monte crescendo, crescendo dans la nuit maintenant venue ; parfois les salves de la fantasia* éclatent, brèves et brutales. Puis tout retombe et le grand silence bleu prend possession du désert.

Le repas terminé, nous ferons, Brouty et moi, un dernier tour des remparts. La fraîcheur est délicieuse après la touffeur du jour. Les tourterelles se sont tues dans les jardins, mais le long des seguias des grenouilles coassent, s'appellent, se répondent, puis se taisent à nouveau.

Myriades d'étoiles dans le ciel ! Présence occulte d'un silencieux fantôme devant nous le long des jardins !

Comme nous, sans doute, Aurélie Picard, par une belle soirée de juin, a goûté l'heure exquise du désert. Sans doute a-t-elle subi le merveilleux envoûtement qui devait subsister jusqu'à sa mort et se transmettre à nous par-delà sa mort.

Dix heures ! Des serviteurs nous conduisent à nos chambres respectives où, dans des lits moelleux aux courtelines brodées, nous allons dormir comme des bienheureux.

Archaïsme et modernisme

Le lendemain matin, nous consacrons nos dernières heures à visiter l'Aïn-Madhi moderne. Oh, rassurez-vous ! Le sanctuaire n'a pas été profané. La ville fortifiée, qui ne succomba jamais devant les invasions et qui s'enorgueillit d'avoir tenu en échec Abd el-Kader lui-même, reste intangible. L'auto n'arrive qu'à sa porte principale, une seule piste traverse ses jardins ; les autres la contournent ou l'évitent, mais à l'autre bout, en dehors de l'enceinte primitive, s'élève la maison du caïd, construite pour abriter à l'origine l'officier commandant le poste. Actuellement, le caïd Mahmoud l'occupe et nous y reçoit courtoisement autour d'une terrasse de café. De sa terrasse, on domine les jardins où tous les fruits poussent. « Madame Aurélie » y est pour quelque chose, croyez-moi ; n'est-ce pas elle qui apporta les premières graines et conseilla les premiers jardiniers !

Trois Européens

Nous irons ensuite visiter les écoles. Il y a trois Européens à Aïn-Madhi : le ménage d'instituteurs et le

jeune professeur détaché pour diriger l'ouvroir* des tapis et des tentures. Cette jeune fille nous fait admirer les brillants résultats obtenus par ses élèves : tapis de haute laine, travail de tentures façon fati* ou dokkali* du Gourara, etc.

En dehors de cette activité, il n'existe aucun commerce ou presque à Aïn-Madhi ; pas une boutique, sauf peut-être un petit bureau de tabac. Les gens vivent de leurs jardins ou de leurs troupeaux et rien n'est si pittoresque que la rentrée des chèvres le soir au crépuscule, et le troupeau bondissant à travers les venelles et les sentes du ksar...

Vers El-Aouïta

Il faut partir. Nous gagnerons Laghouat par une autre piste. Nous sommes la première voiture venue à Aïn-Madhi depuis la grande crue de l'oued M'zi ; sans doute pourrions-nous repasser par Tadjemout, mais on nous a signalé la curieuse oasis d'El-Aouïta et nous voudrions bien la visiter.

Nous prenons congé de nos hôtes, ravis de l'accueil reçu et de notre séjour trop bref au sein des Tidjani. Dernier regard une fois franchis les remparts ! Vue du sud, avec sa nappe de verdure, sa haute mosquée aux toits de tuile verte se détachant sur le fond de montagne bleuté, Aïn-Madhi nous offre une vision marocaine. Ainsi Beni-Mellal, accotée aux roches pourpres du moyen Atlas !

24 juin 1949

VIII

Laghouat, magnifique oasis, offre d'énormes possibilités de développement touristique

À trente kilomètres au sud d'Aïn-Madhi se trouve la petite oasis d'El-Aouïta. On nous avait recommandé le détour. Nous n'avons pas regretté la piste de Tadjemout. El-Aouïta constitue l'oasis type pour peintres, photographes, amateurs de Sud. Dans une large vallée enserrée entre deux chaînons parallèles coule un petit oued, qui soudain creuse un lit profond dans un seuil rocheux.

Autour de ce canyon de rochers rouges se groupent les cases du ksar : de grands palmiers groupés par bosquets élèvent très haut leurs plumets. La piste contourne l'oasis. Quel que soit l'angle sous lequel on admire El-Aouïta, l'ensemble se compose comme un tableau d'orientaliste. Un Noiré* bien complet, avec les raïmas* au premier plan et les taches rouges des robes des femmes dans les fourrés de lauriers-roses.

Ensuite, jusqu'à Laghouat, c'est une immense plaine monotone, descendant insensiblement vers l'est, puis, juste avant la ville, le passage d'un défilé rocheux, calfaté par une forêt de palmiers.

Charme de Laghouat

Nous voici donc revenus à Laghouat. Primitivement, je n'avais pas l'intention d'écrire sur la capitale des Larbaâ. Elle est suffisamment connue et n'entre pas dans le cadre de ce reportage en zigzag à la recherche de nouveaux sites ; mais, à la réflexion, il m'a semblé qu'on était injuste pour Laghouat. On la considère un peu dédaigneusement : le voisinage du M'zab et de ses cités pyramidales lui porte ombrage. Le touriste ne fait généralement qu'y passer la nuit, en route vers les grandes oasis du Sud. Et pourtant ! Laghouat à elle seule vaut le déplacement. Elle est à la porte du Sahara et en offre tous les aspects : montagneux au nord, plaines infinies au sud. Son oasis comprend les plus beaux palmiers du Sud algérien, grands, élancés, stylisés, dominant les toits en terrasse des faubourgs. Deux grands rochers dressent leur échine en lisière de la ville ; ils en sont les fortifications naturelles et le belvédère. Sur leur façade s'élève la caractéristique mosquée et son audacieux minaret.

Le désert sans risques

À quatre cent trente kilomètres d'Alger, à qui elle est reliée par une excellente route goudronnée, Laghouat offre aux automobilistes pressés l'attrait du désert sans risques. Point besoin de véhicules spéciaux pour s'y rendre : une petite 4 CV suffit ! Deux excellents hôtels, le Transat et l'Hôtel saharien, très bien tenus, attendent les touristes. Enfin, les environs immédiats dans un rayon de quatre-vingts kilomètres offrent toute une gamme d'excursions possibles : je vous ai parlé de Tadjemout, d'Aïn-Madhi, d'El-Aouïta, mais il y a foule de petites oasis tout le long du M'zi,

ce majestueux fleuve de sable aux redoutables colères. Et Tilrempt – et ses gazelles – est tout proche.

Chanter Laghouat après Fromentin serait d'une prétention sans égale. Sans doute connut-il le Laghouat du début de la conquête, sans route, sans téléphone, ayant conservé le charme mystérieux des villes interdites. Cependant, son lyrisme n'est pas déplacé à notre époque. Laghouat mérite d'être louée.

Le rocher Fromentin

Quiconque en douterait devrait faire le pèlerinage au rocher Fromentin, que l'Administration cherche à faire reconnaître comme site classé. Du haut de l'éperon rocheux, on domine l'infini du Sud ; l'oued M'zi coule ses sables et ses eaux au pied même de la falaise. Qu'on se tourne vers le nord, et alors apparaît dans son ensemble toute l'oasis et sa splendeur végétale, et aussi les montagnes festonnées fuyant est - sud-ouest avec la régularité des plissements géologiques. De ce point, il est encore possible de rêver. La piste qui s'enfuit jusqu'à l'horizon brumeux incite à l'évasion. Ici, chacun peut se sentir à l'entrée d'un monde nouveau. Laghouat doit rester ville de tourisme. Elle a tout pour plaire.

Relever ses ruines

Cependant, Laghouat a été frappée dans son cœur. L'effroyable explosion de l'an passé a ravagé le centre vital de la ville. On ne peut passer sans serrement de cœur au milieu de ces maisons ruinées, de ces ouvertures béantes, de ces amoncellements de gravats ! Mais déjà se précisent les plans d'une reconstruction intelligente qui ménagera, au

centre de la ville, la place indispensable à la vie de toute cité moderne. On reconstruira en respectant le style local ; et, dans quelques années, Laghouat retrouvera tout son charme, revivra pleinement !

Retour vers le nord

Il faut rentrer maintenant. Prenons la route ! Escaladons les montagnes de Djelfa, traversons l'interminable haute plaine entre cette ville et Boghari. Regagnons les montagnes du Tell. Voici les premiers vignobles, les premières forêts, les riches vergers de Médéa et là-bas, dans une échancrure de la montagne, par-delà les gorges de La Chiffa, la plantureuse Mitidja*... Alger !

Notre périple est terminé, provisoirement, car bien d'autres coins perdus méritent d'être redécouverts et vulgarisés ! Le djebel Amour lui-même ne nous a livré qu'une faible partie de ses secrets. Il faudra sans doute revenir. Plus tard ! À moins que nous cherchions ailleurs... mais ceci est une autre histoire ! N'est-ce pas, Brouty ?

28 juin 1949
L'Écho d'Alger

Le Sahara des pétroliers et des touristes

Un grand reportage de Roger FRISON-ROCHE

LE SAHARA DES PÉTROLIERS ET DES TOURISTES

ILLUSTRATION DE CHARLES BROUTY

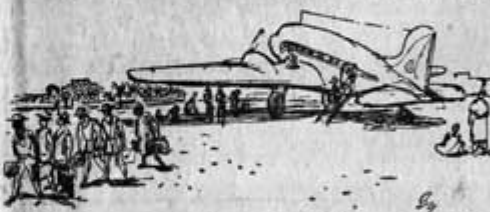
I — LE MÉCHEBED DES PÉTROLIERS PASSE PAR LES AIRS

JE n'ai pas quitté Alger sans appréhension pour retrouver « mon » Sahara. On m'avait dit tant de choses : « Les pétroliers ont tout envahi. On se croirait au Far-West ! » — « Les touristes montent en file ininterrompue à l'Askrem. » — « Leurs compagnes se baignent en short dans les seguias, sous l'œil courroucé ou narquois des autochtones ! » — « Il n'y a plus de Sahara, mon pauvre ! Faites-en votre deuil, place au progrès, aux maisons climatisées, aux frigidaires, aux tous terrains... »

Eh bien ! tout ça n'est pas vrai. Les pauvres, ce sont ceux qui ont pu croire que le Sahara avait changé. Il n'en est rien : certains oasis ont démesurément grandi ; elles ont connu l'agitation fébrile des chercheurs d'or noir ; déjà, pour certaines, le calme ancestral du désert est revenu. Forage terminé, on s'en va ailleurs. Certaines oases perdues se sont vues conférer tout à coup le rang de grandes villes : ça ne durera pas !

Le Tademaït, cet immense plateau couvert de scories, étendu comme un linceul entre El-Goléa et In-Salah, a été découpé en petites tranches, couvert de stations de géo-physique, de pistes provisoires, de terrains d'aviation. Les chercheurs de pétrole ne reculent devant aucun sacrifice. Ils ont de grands moyens. Ils vont vite, le c'en vont aussi vite qu'ils sont venus.

Alors le Sahara très rapidement retourne à son néant : la piste s'ensable, la trace disparaît, le terrain d'aviation se recouvre de buttes de mirakbas ou de drinn que déjà viennent brouter les chameaux. Le balancement des derricks s'est tu : les baraques ont été démontées, emmenées. A mille kilomètres de là, une autre station de recherches est née, et les romantiques — dont je fais



Nous nous sommes posés à l'heure chaude sur le terrain de tech-tech d'El-Goléa

partie — se disent amèrement : « Ils défigurent notre Sahara ! » Pas pour longtemps : un an, deux ans, peut-être !... et puis tout reviendra comme avant.

Chacun son secteur

D'autres journalistes très avertis vous ont rendu compte du progrès des recherches pétrolières. Vous avez vu par eux que le Sahara est découpé en zones de prospection. Que des secteurs ont été attribués à de grands organismes : la S.N. REPAL, la C.F. P.A. qui régit à El-Goléa, la C.P.A. maîtresse de la région de



★ Suite page 2

Le vrai visage du Sahara, celui de

Le méchebed* des pétroliers passe par les airs

Je n'ai pas quitté Alger sans appréhension pour retrouver « mon Sahara ». On m'avait dit tant de choses :

« Les pétroliers ont tout envahi. On se croirait au Far West ! Les touristes montent en file ininterrompue à l'Assekrem. »

« Leurs compagnes se baignent en short dans les seguias*, sous l'œil courroucé ou narquois des autochtones ! »

« Il n'y a plus de Sahara, mon pauvre ! Faites-en votre deuil, place au progrès, aux maisons climatisées, aux frigidaires, aux tout-terrains... »

Eh bien, tout ça n'est pas vrai ! Les pauvres, ce sont ceux qui ont pu croire que le Sahara avait changé. Il n'en est rien ; certaines oasis ont démesurément grandi ; elles ont connu l'agitation fébrile des chercheurs d'or noir ; déjà, pour certaines, le calme ancestral du désert est revenu. Forage terminé, on s'en va ailleurs ! Certaines sebkras* perdues se sont vues conférer tout à coup le rang de grandes villes : ça ne durera pas !

Le Tademaït, cet immense plateau couvert de scories, étendu comme un linceul entre El-Goléa et In Salah, a été découpé en petites tranches, couvert de stations de géophysique, de pistes d'aviation. Les chercheurs de

pétrole ne reculent devant aucun sacrifice. Ils ont de grands moyens. Ils vont vite. Ils s'en vont aussi vite qu'ils sont venus.

Alors le Sahara très rapidement retourne à son néant : la piste s'ensable, la trace disparaît, le terrain d'aviation se recouvre de buttes de m'rokbass* ou de drinn* que déjà viennent brouter les chameaux. Le halètement des derricks s'est tu ; les baraques ont été démontées, emmenées. À mille kilomètres de là, une autre station de recherche est née, et les romantiques – dont je fais partie – se disent amèrement : « Ils défigurent notre Sahara ! » Pas pour longtemps : un an, deux ans peut-être !... et puis tout reviendra comme avant.

Chacun son secteur

D'autres journalistes très avertis vous ont rendu compte du progrès des recherches pétrolières. Vous avez su par eux que le Sahara est découpé en zones de prospection.

Des avions ont emmené des caravanes d'officiels et d'informateurs, les ont débarqués dans la journée, ramenés le soir à Alger. Leurs passagers ont pu voir des derricks, des baraquements climatisés, des popotes superbement achalandées ; ils n'auront hélas ni connu la vie rude malgré tout ce combat des équipes de recherches en plein bled, ni surtout le vrai visage du Sahara, celui des nomades, qui n'a pas changé, qui est encore celui de l'époque du chameau et de la civilisation du fer – bien différent du Sahara sur lequel s'étale le réseau des pistes provisoires et des campements modernes dans lesquels vivent, un peu à la manière des passagers d'un transat moderne sur l'océan, les prospecteurs de l'an 1954 ; ces pistes dont certaines déjà s'effacent comme le sillage d'un bateau...

Non pas que je sois hostile au progrès ! D'abord, je ne peux pas l'être sans courir le risque de me retrancher volontairement de la communauté humaine. Bien forcé de boire frais, puisqu'il y a un frigidaire ! Bien obligé d'aller au cinéma, puisqu'on fait des films et que ma femme adore ça ; contraint de porter des chaussettes, une chemise en Nylon, pour faire travailler les industriels du Nord ; de meurtrir mes pieds dans des chaussures, alors que je préfère étaler mes orteils au soleil. Mais ça ne se fait pas !

Je reconnais bien volontiers que le monde a besoin de pétrole, qu'il a soif de vapeurs d'essence, et qu'il se « préfabrique » à longueur d'année le bon petit cancer inconnu de nos pères. Mais tout ça c'est le Progrès ! Quand on n'emploie pas le mot de Civilisation, plus sacré, plus efficace celui-là et que l'on réserve pour justifier les guerres entre les peuples...

Bien sûr, des gens encore plus « demeurés » que je ne le suis vont timidement avancer qu'il est peut-être inutile de consacrer tant d'argent au pétrole, puisque dans quelques années nous aurons l'énergie atomique qui supprimera à elle seule toutes les autres énergies... Mais c'est peut-être une opinion avancée de ces gens rétrogrades !

Une race de pionniers et d'aventuriers

Quoi qu'on fasse, il y a maintenant, au Sahara, des pétroliers ; c'est une race jeune, ardente, qui poursuit comme une croisade son entreprise étonnante, qui ne doute de rien, qui ose tout, qui transforme les lieux, qui change les climats, qui fait de l'électrochoc à notre bonne vieille terre pour lui faire avouer les secrets qu'elle cache sous son écorce plissée... Je les ai rencontrés : ils sont tous sympathiques ! On est même fier de découvrir qu'il existe encore en France des gens aussi entreprenants, aussi positifs.

Ils tiennent le milieu entre le savant et l'aventurier. Ils ne sont pas explorateurs pour un sou ; ils avancent à grand renfort de billets de mille et de milliards de francs et aplanissent ainsi toutes les difficultés. (Si l'on avait dépensé dix milliards d'un coup pour gravir l'Everest, il eût été fait dans la journée, quelles qu'aient été les conditions de la montagne.)

Ils sont très secrets quand on leur parle de leurs travaux. Vous ne saurez jamais s'ils « en » ont trouvé. Mieux initiés, vous comprendrez qu'ils jouent une partie formidable, difficile, à longue échéance, et que chaque coup de sonde qu'ils donnent dans le Sahara, et qui paraît aux yeux de tous comme une gigantesque affaire, n'est au fond qu'un minuscule trou d'épingle sur la surface du globe.

C'est bien pour cela qu'il ne faut pas se frapper ; le Sahara n'est pas près de disparaître. J'en ai fait la preuve par neuf. Il est de taille à supporter quelques coups d'épingle sur les cinq mille kilomètres de largeur et deux mille cinq cents de hauteur qui composent le territoire français. Il n'en mourra pas.

Time is money

J'ai donc été me rendre compte sur place. J'ai pris l'avion d'Air France pour El-Goléa. Un avion toujours bourré de techniciens, d'ingénieurs, de présidents de conseils d'administration, de secrétaires ; tous gens pressés, nerveux, calculant fébrilement sur leurs genoux des statistiques, des prix de revient... ou des bénéfices éventuels.

Certains ont dit que le survol du Sahara était monotone ! C'est peut-être vrai à haute altitude, mais dans un bon DC-3 se baladant à quelque quinze cents mètres au-dessus du sol, le trajet est toujours intéressant. Mais les gens qui voyagent avec moi ne sont pas là pour faire du

tourisme. Il faut aller vite. « *Time is money* », chante Mouloudji...

Ce soir, on sera de retour ; il faut minuter les heures d'inspection ou de contrôle. Pas un regard pour les disques verts des dayas*, pour les canyons du M'zab, pour l'horizon houleux du Grand Erg... Si d'aventure quelqu'un se penche et scrute avidement le sol, vous pouvez parier sans coup férir que c'est un géologue. Son regard dépasse le sol, s'enfonce à travers la terre, compte mentalement les plissements géologiques, arrive enfin à cette couche sédimentaire qui doit contenir les trois grands de la terre : l'eau salée, les gaz et l'huile.

Des regards divergents

Nous nous sommes posés à l'heure chaude sur le terrain de fech-fech* d'El-Goléa ; bientôt, une bonne piste en dur le remplacera. Peu de minutes auparavant, à travers le hublot, j'avais désigné du doigt à mon compagnon de vol le vieux ksar* dressé dans toute la couleur des violets, des amarantes, des ocres et des sanguines de sa robe de ruines et d'éboulis, au-dessus du tapis vert poudreux de la palmeraie.

« Le ksar ! » La riposte avait été brève.

« Le derrick ! » avait-il répondu en montrant à l'aplomb de notre aile une sorte de petit échafaudage minuscule dressé comme un redjem* sur le baten* (la falaise) d'El-Goléa. Tout autour, le sable doré était souillé de taches noires, formées par des citernes et des véhicules, mais vu d'en haut, tout cela ne prenait pas beaucoup de place. Cependant, mon voisin, indifférent aux splendeurs du ksar princier étalant dédaigneusement ses ruines, n'avait de regard que pour le petit échafaudage dressé comme un « duc d'Albe » sur la mer démontée des sables.

Nous n'avions réellement rien de commun. Lui et moi appartenions à un monde différent. Il était un pétrolier. J'étais resté un nomade.

Mon arrivée à l'oasis me faisait rêver de fraîcheur et d'eau claire. Il ne pensait qu'à malaxer ses boues pour y trouver l'indice de la richesse : le signe du pétrole !

Quand l'avion se fut posé, qu'on eut ouvert la carlingue, il débarqua le premier hâtivement, lunettes fumées masquant son regard, le feutre à larges bords rabattu sur la nuque et le front... Une Land-Rover l'attendait, avec un chauffeur... Il bondit dedans.

« Ça chauffe, hein ! » fit l'homme au volant.

Mais l'arrivant n'y prêtait pas attention.

« L'équipe de réserve est-elle arrivée ? »

Comme l'autre répondait affirmativement, il eut un sourire de satisfaction.

« Allons les mettre en train ! »

Le chauffeur embraya, et ils disparurent dans un nuage de poussière grise. Je restai seul sur l'aire d'atterrissage ; j'étais aveuglé de lumière, cette lumière extraordinaire qui transpose tout ! Je baignais avec délices dans la chaleur sèche de l'oasis ! Je retrouvais mon Sahara, aveuglant, poussiéreux, pauvre et dénudé, exsudant de spiritualité, envoûtant, avec toutes ses odeurs et tous ses bruits.

9 septembre 1948

II

El-Goléa : « Far Sud »

Je vais attendre deux jours à El-Goléa Coco Dauvergne, chauffeur de la SATT*, en compagnie duquel je « descends » à Tamanrasset. Exactement le temps nécessaire pour mesurer les changements apportés à l'oasis par la venue des pétroliers. Il faut reconnaître qu'ils mettent une sérieuse animation dans la calme El-Goléa, tant par leurs innombrables véhicules sillonnant les artères rectilignes de la ville moderne que par les constructions qu'ils ont suscitées, la fièvre de spéculation qui s'est emparée des oasiens et l'activité aérienne qui trouble fréquemment le « grand silence astral des étendues mortes ».

Les conquérants temporaires

Cela dit, convenons que la note principale ajoutée par leur présence au concerto de lumière et de beauté d'El-Goléa est surtout pittoresque.

Pittoresque leur accoutrement un peu Far West : larges chapeaux de cow-boys ou casquette à visière de metteur

en scène, blue-jeans ou shorts kaki. En bref, un mélange de *Salaire de la peur* et de western ; mais rien de saharien ! Au fond, ils auraient voulu se distinguer qu'ils n'auraient pas agi autrement. En négligeant le saroual noir, le chèche et le boubou blanc des Sahariens, costume habituel des Européens des oasis, ils affirment que leur présence n'a rien à voir avec la vie romantique du désert. Ils sont là en conquérants et pour peu de temps.

Venir percer un trou et repartir ailleurs ! Ils ne sont pas les pétroliers du Sahara : ils sont les pétroliers tout court.

Leurs vétérans ont prospecté aussi bien dans les marécages du Venezuela que dans les rochers arides de l'Iran ou les steppes glacées de la Patagonie. Envoyez-les demain sur le plateau du Tibet et ils débarqueront d'avion avec leurs feutres, leurs blue-jeans et leurs casquettes et installeront le chauffage central dans leurs baraquements (ne l'ont-ils pas fait à In Salah !).

Ils vivent en circuit fermé. Vous en verrez très peu à l'hôtel Dal-Piaz. Exceptionnellement, ils y retrouveront des visiteurs venus du Nord ! Ils ont leur restaurant, leur club, leur hôtel ; pour les uns, ils se trouvent dans les frais hangars construits dans l'oasis elle-même, à l'ombre bruisante des palmiers ; pour les autres, à l'ancien bar des « casuarinas », rénové, transformé par l'astucieux M. Marty en hôtel, et là où se retrouvaient jadis, autour d'une anisette, les Sahariens de passage, « montant » ou « descendant », les hommes nouveaux boivent le whisky.

S'ils aiment rester entre eux, ils sont cependant très accueillants ; nous en avons eu la preuve pendant notre séjour. Ils aiment rencontrer et faire parler les Sahariens ; ils sourient un peu en écoutant les anciens raconter des histoires de piste, de morts par la soif ou d'expéditions de plusieurs mois à dos de chameau. Toutes choses inconcevables pour eux, partisans de l'avion, des camions pick-up, des tout-terrain... Tout leur univers, par contre, gravite autour de la « rotation » ; régulièrement et à intervalles très fréquents, une équipe est relevée

entièrement, embarquée dans un avion pour la France et remplacée le même jour par une équipe revenant de « détente ».

En agissant de la sorte, point de fatigue, point « d'accoutumance » au Sahara, peu ou pas de contacts avec les indigènes du lieu : Européens, haratin* ou nomades... Une seule pensée : trouver du pétrole pendant le temps de travail, en sachant que bientôt viendra la relève, la « perme » en France, la famille retrouvée et la détente. De cette façon, aucun risque de personnel borborisé* ! Bien plus : une crainte un peu instinctive des autochtones, ces intouchables qui ne craignent pas de se coucher par terre et de dormir à la belle étoile, sans souci des scorpions, ou de boire le thé sous les tentes en partageant les puces et l'amitié !

Mais il n'y a pas que les pétroliers ; il y a tous ceux qui participent à cette évolution scientifique du Sahara, à la mise en valeur de ses ressources cachées, qu'ils soient pétroliers, physiciens, chercheurs de minerais ou géologues... Si l'on cite toujours les pétroliers, c'est que l'énormité de leurs moyens, l'importance de leur personnel étonnent et effrayent un peu.

El-Goléa des touristes

Cela dit, partez sans crainte. Vous trouverez toujours à El-Goléa ce que vous venez y chercher, ce que nous y aimons : une oasis de rêve, très calme, paresseusement allongée au pied de la falaise où vient mourir comme un ressac la houle de l'Erg occidental ; un vieux ksar, se dressant, butte témoin de l'érosion de la nature et des combats des hommes de jadis ; des eaux qui affleurent un peu partout ; des palmiers qui poussent ; Buffalo Bordj et son musée de la chasse, et la tombe du Père de Foucauld*, et les petits négrillons joyeux qui entourent les touristes, et

la lente démarche des sous-offs au képi bleu traversant aux heures chaudes les plages brûlantes qui séparent le bordj* de l'annexe...

Les touristes ! N'oublions pas qu'El-Goléa fut l'oasis témoin du grand tourisme fortuné, celui qui justifia jadis la construction par la Transatlantique de grands hôtels un peu partout dans le Sud. Un buste de Dal Piaz, le créateur, commémore dans les jardins où pépient et roucoulent les tourterelles mauves cette époque révolue. Mais si le temps des cars confortables de 1930 à 1938 est révolu, si la piste est devenue presque impraticable en raison même du charroi qui lui est imposé (nous y reviendrons), si la clientèle s'est éclaircie à mesure que diminuaient les rentes ou les dividendes, jusqu'à mettre en péril l'existence même des grands relais, le Sahara connaît depuis deux ou trois ans une vogue nouvelle.

On y vient de façon plus prosaïque... La clientèle est plus sportive, elle se contente de peu, couche parfois sous la tente, voyage en camion, mais, beaucoup plus souvent, en avion : « *Time is money* ». Si vous désirez visiter le Sahara, prenez vos précautions : retenez longtemps à l'avance votre place à Air France, car les avions partent complets !

Les touristes ! On les voit passer rapidement d'escale en escale. Tout est minuté, prévu, payé d'avance, tout est compris. El-Goléa : visite à la tombe du Père de Foucauld, tour de l'oasis, coucher de soleil au vieux ksar ; Ouargla : les Ouled Naïl dans le vieux quartier, coucher de soleil dans l'oasis. Ghardaïa : la ville pyramidale, et Beni-Isguen, la ville sainte, coucher de soleil depuis le Belvédère... et la visite aux ouvriers*, l'achat des tapis. Vite ! on repart, on amasse le plus de photographies possible, on a si peu de temps. Tout est compris. *Tips* included* !

Sahara des Sahariens

Ça n'est pas connaître le Sahara ! Le Sahara, à El-Goléa, on le rencontre autour du bordj où quelques Chaamba* ont entravé leurs méhara* blancs et déchargent le bois ramassé comme des épaves précieuses dans les lits des oueds* asséchés.

Il est au petit hôtel Mercier, où les mêmes figurants passent depuis vingt ans : on y apprend toutes les nouvelles, on y croise des gens qui se connaissent tous et qui pourtant vivent à des centaines de kilomètres les uns des autres. Jadis c'était aux casuarinas, du temps de Dunoyer ; mais, je vous l'ai dit, l'enclos est maintenant devenu territoire du pétrole.

Le Sahara, le vrai, c'est cette cour semée d'épaves, de camions, de voitures, léprée de taches d'huile, encombrée de fûts d'essence vides, où s'entassent d'étranges camions aux noms de constellations ou d'animaux sauvages : le Scorpion, le Sagittaire, Orion, Neptune, Bufile, Panthère. Les camions du Sud, du vrai, qui commence à El-Goléa et se termine en Afrique noire. Ces camions, on les reconnaît de loin à leur peinture argentée – pour mieux être repérés en cas de panne –, mais surtout à la crasse de sable qui recouvre leurs châssis robustes et sans prétention, cette crasse rougeâtre, de fech-fech et de banco*, qui agglomérée à l'huile est quasiment inattaquable, et aussi à leurs pneumatiques usés jusqu'à la corde, mais d'une usure saharienne, qui brûle, craquèle, fissure, et non de cette usure lisse et monotone des pneus civilisés qui roulent sur les routes goudronnées...

Enfin le Sahara est encore, qu'on le veuille ou non, dans le bureau du capitaine chef d'annexe et de ses adjoints, où tout ce qui vit, passe ou demeure au désert est noté, classé, étiqueté. Où chaque matin se rend la justice simple, bon enfant et judicieuse, des chicaïas plus ou moins graves entre nomades et haratin... Où chacun peut et doit venir prendre conseil, auprès d'un homme qui n'est pas simplement un soldat, un centurion aux marches de l'empire, mais un chef civil, un ami et un conseiller, un

maître, et dont on n'a jamais entendu dire qu'il ait outrepassé ses droits presque illimités, malgré la simplicité de son grade, mais qui, au contraire, s'est avéré, après plus de cinquante ans d'expérience, comme le plus fidèle serviteur de la France et le plus fidèle ami des populations sahariennes : le chef d'annexe.

20 octobre 1954

III

Pistes martyres et martyre des pistes

La tôle ondulée ! Je croyais savoir ce que c'était ; plus de vingt mille kilomètres de pistes en A.O.F. et au Sahara m'avaient accoutumé à ce mal des pistes dont aucun ingénieur-chirurgien n'a trouvé le remède. Mais je dois dire que la tôle ondulée modèle 1954, de la piste Ghardaïa - El-Goéla - In Salah, dépasse tout ce que l'imagination la plus fertile peut imaginer. Ce ne sont plus des ondulations, mais des vagues de cinquante centimètres de creux, dont l'amplitude s'est élargie à mesure que grossissait le tonnage des véhicules.

Qui est le coupable ?

J'ai parcouru cette piste pour la première fois en 1935. Il y avait à l'époque quelques mauvais passages. Ils se situaient tous entre Laghouat et Ghardaïa (actuellement route goudronnée), mais en plein Sahara, les cars Pulmann de Georges Estienne et de la SATT roulaient sur un sol ferme et caillouteux sans grand dommage pour leurs châssis. On pouvait y aventurer – en prenant les

précautions d'usage, bien entendu – une voiture particulière et la ramener en pas trop mauvais état. Mais vouloir aujourd'hui gagner Tamanrasset à bord de son véhicule privé comporte le sacrifice pur et simple de celui-ci ; s'il survit à l'épreuve, autant dire qu'il faudra en changer toutes les pièces. Triste expérience que font, malheureusement, trop d'automobilistes, principalement coloniaux (Belges remontant du Congo ou Français d'A.É.F. et d'A.O.F), surpris brutalement alors qu'ils croyaient la partie gagnée – n'avaient-ils pas triomphé des sables et du fech-fech d'Agadès à In-Guezzam et Tamanrasset – en prenant pied sur le Tademaït.

O ! combien de véhicules, combien de capitaines... ont échoué près du port, c'est-à-dire aux approches de Ghardaïa, après avoir surmonté victorieusement cinq mille kilomètres de brousse et de Sahara.

Bien sûr ! On a tout mis sur le dos des pétroliers. « Avec leurs véhicules, dit-on, ils ont détruit le réseau de pistes en quelques mois ». Eux se défendent : « Ce ne sont pas nos voitures de liaisons, Jeep, Land-Rover, Delahaye, etc., qui font le dégât. La grosse tôle ondulée, qui apparaît actuellement, est imputable aux lourds camions surchargés qui appartiennent tous à des transporteurs privés. »

C'est facile à dire ; mais il est bon de remarquer que ces transports sont en grande majorité faits pour le compte des sociétés pétrolières. Ou à cause d'elles !

Les lourdes citernes d'essence, chargées à vingt tonnes, alimentent les centaines de véhicules qui sillonnent le désert ; les camions transportent le ciment, le matériel, les engins, les baraquements...

« Nous ne sommes pas seuls au Sahara, diront les pétroliers : il y a l'infrastructure qui construit les aérodromes, il y a les géophysiciens, il y a les recherches minières... »

Peut-être ! Mais neuf fois sur dix, les sociétés industrielles privées ouvrant des chantiers au Sahara le font pour le compte des pétroliers.

Là où il faudrait une route...

Le mal ne vient pas de là. Il provient uniquement du fait que les pistes sahariennes ne sont pas faites pour supporter le poids des lourds convois. La piste, au début, n'était que le lien rapide entre deux postes, parcourue une fois par semaine, ou quelquefois une fois ou deux l'an par les voitures du chef d'annexe et ses collaborateurs. Elle permettait la liaison rapide, l'acheminement du courrier, l'évacuation des blessés. De temps à autre, un gros camion passait, ou un car de touristes, mais la fréquence des gros véhicules n'était pas suffisante pour user la piste. Une fois refaite, elle durait plusieurs années.

Mais nous devons dire qu'actuellement, en faisant les plus gros efforts financiers, en travaillant sans cesse, il ne peut y avoir de piste en bon état avec le passage à haute fréquence des poids lourds. Il faudrait entre Alger et In Salah une route, avec sous-sol en dur, avec revêtement goudronné ; mais construire une route de mille kilomètres à travers le Sahara ne serait payant que si l'exploitation pétrolière le justifiait.

Hélas ! Les recherches n'ont qu'un temps, si le pétrole ne vient pas, la piste Alger - In Salah retrouvera son calme. Le génie saharien la refera sans risquer de la voir détruite à nouveau ; et on retrouvera l'exceptionnel « billard » de 1950, qui avait fait dire aux concurrents du rallye Alger – Le Cap que la traversée du Sahara avait été la partie la plus aisée et la plus roulante de l'itinéraire. Pas difficile ! À l'époque le colonel Nabal, secrétaire général du rallye, avait tout prévu : la piste était neuve, il y avait des voitures dépanneuses sur tout le parcours, et presque tous les cinquante kilomètres un légionnaire en faction ou un sapeur du génie demandant aux concurrents : « Besoin de rien ? Essence, huile, pneus, réparations ?... »

Déjà au retour, ça n'était plus la même chose. Entre-temps, l'oued Arak avait « coulé » et le revêtement s'était

doucement ondulé, comme une bonne plaisanterie...

Fort de leur expérience, les concurrents de 1950 ont lancé sur les pistes tous leurs amis ; je plains ceux qui l'hiver passé ont pris contact avec la dure réalité...

Les vétérans de la piste

Pour ma part, il ne m'est jamais venu à l'idée d'utiliser ma propre voiture au Sahara. Je préfère prendre place comme passager à bord d'un lourd camion bien chargé, conduit par un vétéran de la piste : depuis vingt ans, je les connais tous ! Certains, comme Dauré, qui « faisait » autrefois la ligne entre Niamey et Ouagadougou ou Béchar et Gao ont pris une semi-retraite à Aoulef, escale des avions de ligne internationaux. D'autres sont chefs de base, et on les retrouve avec plaisir un peu partout en cours de route, d'autres enfin ont tenu bon.

Celui avec qui je vais partir « date » d'avant-guerre. Il a longtemps fait Alger - Fort-Lamy, par Agadès. Maintenant, s'il ne dépasse plus Tamanrasset, en raison d'accords entre compagnies de transports, s'il conduit plus souvent des camions que des cars touristiques, Coco Dauvergne, chauffeur à la SATT, est resté fidèle au Sahara.

Je l'ai rejoint à El-Goléa ; il y avait conduit un lourd camion White, pesant trente tonnes en charge : du ciment pour la piste du nouvel aéroport de Tamanrasset. Il était en train de changer ses pneus, de faire le plein, de vérifier ses ressorts et son châssis.

« Bon voyage, Coco ?

— Piste exécration ! De quoi tout casser, mais il faut bien passer.

— Quand partons-nous ?

— J'aurai terminé demain, vers neuf heures du matin. On décollera d'El-Goléa et on couchera quelque part sur le Tademaït.

— D'accord. Et pour la popote ?

— Ne vous inquiétez de rien, la chorba sera prête. »

Car voyager en camion, c'est déjà vivre à la saharienne. On ne s'occupe pas des relais, ni des postes, ni des hôtels ; on roule tant qu'on peut rouler, le soir on « barraque » dans un creux d'oued, ou même sur un reg, image de l'infini ; on allume le feu de branches mortes, on sort la berma*, et tandis que la chorba mijote tout doucement, on installe un sac de couchage à l'abri du vent, et on attend.

Mais le principal avantage du camion, c'est de ne pas sentir la tôle ondulée. Avec trente tonnes tout paraît uni et il faut les haltes où l'on descend sur la piste pour s'apercevoir de l'énormité de la tôle ondulée nouveau genre.

En route !

Ce même jour, nous avons déjeuné dans le vent de sable à l'entrée du Tademaït. Puis nous avons roulé tout l'après-midi sur l'infernal plateau couvert de scories noirâtres. C'était autrefois le désert des déserts, peut-être plus lugubre que le Tanezrouft avec son fin reg doré, son air de plage morte ; le Tademaït ! C'est la désolation en noir, en violine, les pierres calcinées, voici quelques dayas couvertes de velours vert pâle de l'acheb*, car il a plu récemment. Mais au début de mai 1954, le Tademaït n'est plus qu'un immense quadrilatère, sillonné dans toutes les directions par des pistes nouvelles, couvert de poteaux indicateurs, de flèches, de terrains de secours, etc. Depuis la piste principale, on ne voit rien, mais au retour, j'ai survolé l'endroit à bord du DC-3 et, un peu partout, j'ai découvert des camps, des stations de forage ou de recherches, des voitures de géologues ou de géophysiciens, les pylônes métalliques de la société Decca.

Le Tademait 1954 est un vaste campement de deux mille cinq cents kilomètres carrés.

21 octobre 1954

IV

Le Tademaït 1954

Il faisait presque nuit lorsque nous sommes arrivés à Fort-Miribel, à mi-chemin du plateau du Tademaït. Le bordj, que j'avais connu abandonné à la garde d'un vieillard hartani*, revivait comme aux plus beaux temps de la pénétration ; à l'époque (il y a cinquante ans de cela), les colonnes militaires venues d'Ouargla ou d'El-Goléa poussaient jusqu'à In Salah, In-Rahr et Adrar. La cour intérieure, cette fois, était encombrée de véhicules de toutes sortes, en majeure partie par des voitures tout-terrain ultramodernes, françaises, anglaises ou américaines.

Un pylône métallique de la société Decca, correspondant à trois autres stations créées aux lisières du Tademaït, se dressait sur la hamada* ; un poste de TSF et de phonie sans fil, des tentes, des hangars complétaient les installations du bordj, les salles voûtées à toiture en rhorfas*, reblanchies, équipées, climatisées, transformées en salles de restaurant, en bar, en magasins.

Fort-Miribel : la station savante

Ici, on ne recherche pas le pétrole, mais on dresse le profil du Tademaït par les moyens les plus modernes, avec le concours d'ingénieurs et de techniciens qui sont des savants. Leur procédé est trop compliqué pour que, profane moi-même, je l'explique à des profanes. Sachez seulement que grâce aux trois pylônes, au réseau d'ondes et à quelques savants, n'importe quelle voiture du bureau des recherches peut connaître exactement sa situation à n'importe quel endroit du Tademaït... Il faudrait des années pour effectuer le travail accompli ici en quelques mois.

Le directeur de la station est suisse. Lui aussi est un nomade. Avec son équipe spécialisée, il parcourt le globe comme le font les pétroliers. Il a son armada de véhicules, son propre terrain d'aviation... Il est en outre la gentillesse même.

« Pourquoi ne pas dîner et coucher avec nous ? suggère-t-il. Vous serez mieux que sur la piste. »

J'ai fort à faire pour m'excuser ; je ne voudrais pas le froisser ! Dois-je lui avouer que j'attends depuis des mois la soirée qui vient pour dormir enfin à la belle étoile et en plein Sahara ! Pour bivouaquer sous les étoiles dans le plus pur silence des déserts.

La piste, tombeau des véhicules

J'admire en passant son parc automobile où s'affairent les mécaniciens. Nous parlons de la piste.

« J'ai rencontré au moins quinze véhicules au cours de l'après-midi ; jamais le Tademaït n'a connu pareille animation ; ajoutez-y une demi-douzaine de camions légers... Ce qui étonne, dis-je, c'est la vitesse que font les nouveaux pionniers du Sahara ; quatre-vingts, cent à l'heure. Sur la tôle ondulée, c'est à ne pas y croire. »

Il est vrai que je connais l'antienne : « À partir d'une certaine vitesse, la tôle ondulée ne se sent plus. » J'ai

toujours été curieux de savoir combien de temps durent les véhicules les plus solides soumis à un tel traitement. Une voiture démontée étalée sur le sable me fournit une entrée en matière :

« Vous cassez beaucoup ?

— J'ai mis très longtemps à m'en apercevoir. Vous comprenez, ici la consigne est de ne pas perdre de temps ; mes hommes vont vite, ce sont des jeunes ; ils sont ardents, ils foncent, ne reculent devant rien... Mais l'autre jour, en vérifiant mes comptes, en établissant somme toute un premier bilan des dépenses, j'ai été stupéfait de constater le chapitre important du budget consacré aux réparations et le peu de durée du matériel... Depuis, j'ai conseillé un peu plus de prudence. »

Le régime économique des anciens

Et je songe à Coco Dauvergne et à ses compagnons, qui depuis vingt ans conduisent sur les pistes un matériel pas toujours neuf, très peu souvent remplacé, usant les pneus jusqu'à la corde, avides de gagner la prime kilométrique allouée par la société à tout conducteur faisant « durer » le train des pneus ; économisant les ressorts, les ponts arrière ou les boîtes à vitesses !

Coco est scandalisé par ce qu'il considère comme un gaspillage. Il est surtout ulcéré par l'attitude de ces jeunes chauffeurs au service des pétroliers ou des chercheurs, qui traitent avec un souverain mépris ceux qui, comme lui, se traînent à vingt kilomètres à l'heure de moyenne sur la piste. Ils oublient simplement, les jeunes, qu'à cette allure et grâce à un effort surhumain, les vingt tonnes de ciment seront rendues en huit ou dix jours d'Alger à Tamanrasset ; que le chauffeur reviendra pour repartir et recommencer son dur métier.

Ils ignorent tout du Sahara ! Sont-ils en panne ? C'est une affaire d'heures : à quatre-vingts à l'heure, on vient les chercher, leur véhicule sera remorqué jusqu'au parc, réparé. Déjà ils sont au volant d'un nouvel engin, tout flambant neuf.

Coco et les vrais Sahariens connaissent les pannes qui les immobilisent parfois plusieurs semaines en plein bled. Ils ont tous plus ou moins démonté et remonté sur un tapis de sable la boîte à vitesses d'un énorme camion au mécanisme compliqué ; ils ont dégroupé leur moteur tout seul, avec la seule aide pleine de bonne volonté, mais inefficace, de leur graisseur. C'était pour eux chose naturelle, ça faisait partie de leur métier : un chauffeur saharien n'abandonne jamais son véhicule, il s'arrange toujours pour le ramener dans le Tell*.

Et si j'ajoute que les nouveaux venus sont très grassement payés, ménagés et ramenés régulièrement dans le Nord, alors que la plupart du temps celui qui fait la ligne ou le transport au Sahara voit son salaire devenir fonction de son travail et de sa résistance physique, et aussi de sa chance, et que l'important pour lui est de rouler jour et nuit, on s'étonnera qu'il y ait encore de vrais chauffeurs sahariens.

La passion de la vie libre en plein désert

Nous avons depuis deux heures quitté Fort-Miribel lorsque dans l'obscurité Dauvergne a reconnu la masse sombre des buissons d'azel* et de jujubiers de l'oued Tabelouet ; il a freiné puis, délibérément, engagé son camion sur le reg.

Le tonnerre du monstrueux diesel s'est arrêté. Et nous avons été submergés par la nuit, par le silence, par l'infini. Tout à coup, il n'y eut plus de pistes, plus de traces ; on

entendit ensuite distinctement la rumeur sourde de la brise, comme si la terre respirait doucement.

Devant les loupiotes du camion, nous avons étalé notre matériel de popote. Nous avons allumé le feu de branches mortes ramassées quelques heures plus tôt dans un oued. Le crépitement de la flamme nous a revivifiés ; on s'était tellement intégré à la nuit du désert qu'on ne savait plus exactement si on vivait.

Alors Dauvergne a commencé les préparatifs du repas du soir, sans hâte ; il a d'abord bu un grand quart d'eau tiré de la guerba*, puis il a épluché les légumes apportés du Nord : seul luxe ajouté par les chauffeurs au menu spartiate des méharistes, les pâtes alimentaires brisées à la main ont gonflé tout doucement, l'odeur des piments doux est montée jusqu'à nos narines.

Bien plus tard, nous avons commencé à dîner. Quelle heure pouvait-il être ? Huit heures, dix heures ? Qu'importe ! Il y avait des étoiles et ça nous suffisait.

Après, Coco a allumé une cigarette puis, tandis que Ficelle le graisseur préparait le thé à la menthe, je lui ai posé la question. Il m'a regardé, surpris !

« Pourquoi je fais ce métier ? C'est vous, Frison, qui posez cette question ? »

J'ai compris le reproche.

« Je le fais parce que je suis libre, a-t-il dit âprement, comme nous le sommes tous deux ce soir... Libre de rester ici toute la nuit et de rouler demain toute la journée, libre de partir immédiatement si le cœur m'en dit et de dormir demain aux heures chaudes. Libre de choisir le lieu secret de mon bivouac. Nous avons tous nos préférences : vous aimez les creux d'oued bien ensablés dans lesquels vous pouvez dérouler votre sac de couchage contre une butte de m'rokba, c'est une habitude de méhariste ; je préfère arrêter mon camion sur un reg dur, et je recherche les plates-formes d'argile desséchées, dégarnies de cailloux, qui faciliteront le départ ; le chauffeur décide...

» Bien sûr, je gagnerais autant et avec moins d'effort dans le Tell, mais je ne serais pas maître à bord, comme maintenant. Que me demande la société : de transporter dans le minimum de temps, avec le minimum de frais et le maximum d'égards pour le matériel, le chargement qu'elle me confie. J'ai ma couchette dans la cabine, je vis à bord de mon véhicule. Et le soir, loin de tout, mais près du ciel, je peux rêver ! »

Peu après, Coco a grimpé dans la cabine avancée du White, il a éclairé une baladeuse, descendu sa couchette... Je l'ai vu border ses couvertures, éteindre : seul le bout phosphorescent de sa cigarette brillait dans l'obscurité. Tout contre les cendres chaudes du foyer, Ficelle dort déjà dans ses burnous.

J'ai laissé l'équipage au repos. Cent mètres plus loin, dans l'oued, j'ai retrouvé le nid de sable encore chaud, les herbes sèches, mon sac de couchage ; comme j'avais oublié ma torche électrique, je me suis mis dans le vent et j'ai flambé les touffes de drinn. Et tandis qu'elles crépitaient, je me suis glissé rapidement dans mon duvet.

L'un après l'autre, les foyers de cet incendie volontaire se sont éteints. Sur ma tête, les étoiles brillaient. J'étais heureux !

22 octobre 1954

V

In Salah : la cité rouge de l'or noir

Il faisait encore nuit lorsque Ficelle, promu aux hautes fonctions de boy, vint me réveiller, mais on distinguait déjà, au ras de l'horizon, vers l'est, cette pâleur irisée qui précède la naissance du jour. C'est un spectacle toujours émouvant au Sahara. Je l'accueillis avec gravité, guettant la transformation rapide du ciel, son passage quasi brutal des sanguines au bleu roi, puis – comme si l'on avait donné un coup de pochoir d'est en ouest – le firmament se fondit doucement, devint une coupole translucide, d'un bleu très clair tirant sur l'acier ; la surface hostile du Tademaït perdit alors son aspect sombre et mystérieux pour brûler tout à coup de mille lumières reflétées.

Sortilèges de la nuit

À cet instant, je fis connaissance avec mon univers nocturne. Comme il arrive lorsqu'on fait étape de nuit dans un site inconnu, on le peuple et on le meuble soi-même d'étranges animaux, de forêts, de futaies ou de montagnes géantes, puis le jour vient et on s'aperçoit que des roches

tourmentées par le vent composaient cette faune mythologique ; que les futaies de la nuit s'étant écartées comme on tire un rideau de fond au théâtre laissent place au plateau rocailleux ; que la haute montagne de nos rêves n'était plus, aux yeux du souvenir, que cette petite falaise d'érosion délimitant les berges de l'oued.

Tabeloulet

Tabeloulet en plein jour n'est ni particulièrement séduisant, ni spécialement confortable. Comme tous les oueds du Tademaït à leur naissance, ce n'est qu'un lit pierreux à peine creusé dans la table lunaire, parcouru par des courants de verdure contournant les plages de sable : rien de la majesté grandiose des oueds du Hoggar ou du Tassili avec leurs fleuves d'éthels* ou de thalas ; encore moins de ressemblance avec la houle des marcoubas* (ou m'rokba) de l'oued Tilemsi au Soudan, si large et si long qu'on dirait un courant de marée remontant vers le Sahara. Pourtant, Tabeloulet marquera une belle heure de mon destin.

Il a été cette nuit le havre mystérieux de notre caravane ; j'y ai goûté des heures de félicité parfaites et, maintenant que le soleil a tout grillé et aplani alentour, je peux partir sans me retourner et sans regret, je sais que ce soir – où ? c'est une autre histoire –, une autre plage mystérieuse m'accueillera dans la nuit avec son cortège de fantômes, de silhouettes imprécises et la musique de chambre de sa complainte éolienne.

Partons ! Les sortilèges de la nuit se sont évanouis : j'ai devant moi un bon gros et solide camion, et non pas cet inquiétant volume de ténèbres qui faisait comme un trou de silence dans la nuit en arrêtant le vent en direction de mon bivouac !

On boit hâtivement le café. Le moteur répond à la première sollicitation, en route !

La solitude peuplée

La journée sera longue ! Deux cents kilomètres du Tademaït puis cent kilomètres de sable avant In Salah. Qu'importe ! Dauvergne va conduire son engin avec la précision automatique des conducteurs sahariens, changeant ses vitesses au point exact, délaissant parfois la piste creusée comme un canal asséché pour suivre une trace à travers la hamada caillouteuse, quittant brusquement celle-ci pour reprendre la piste. Au début, on se demande pourquoi, puis l'on s'aperçoit que le chauffeur en agissant ainsi a évité les tronçons les plus mauvais ou les plus scabreux !

Devant, derrière, à droite, à gauche, tout est plat ! Le disque parfait, l'horizon circulaire ; le Tademaït à l'uniformité hallucinante nous entoure, et la piste forme une ligne claire sur le cailloutis funèbre. Encore des poteaux indicateurs (parfois une simple flèche à ras du sol portant quelques chiffres ou des lettres), encore des embryons de piste se perdant vers l'infini ! Sur ce plateau en apparence sans vie, des hommes cherchent, creusent, mesurent, délimitent. Il n'y a peut-être pas une étendue de terrain en France qui ait été si minutieusement prospectée.

On croise fréquemment des véhicules. Ils se signalent de fort loin par la poussière grise qu'ils soulèvent et qui les poursuit comme la queue d'une comète. Il y a les lourds camions qui remontent – à vide naturellement – et les chauffeurs se font des signes d'amitié, se répondent à coups de Klaxon. Chacun suit sa trace, mais parfois sur la piste défoncée, on voit foncer à grande vitesse une tache jaune ou verte ; voici les pétroliers qui tangent et oscillent sur leurs véhicules tressautants !... Les passagers s'arc-

boutent pour résister aux chocs, les conducteurs n'ont d'autre souci que d'arriver à l'heure. Vite, vite ! Tant pis pour la machine, pour les ressorts, pour les pneus... *Time is money* !

L'épave

Aïn-el-Hadjar... Tout casse brusquement. Deux grands redjems signalent la rupture méridionale du Tademaït, l'effondrement du plateau. Il s'agit de descendre une falaise de deux cents mètres de hauteur. La piste a été largement refaite, mais son pourcentage reste imposant : malheur à celui qui ne passerait pas en première avant d'entreprendre le vertigineux akba* en colimaçon !

Pour la première fois depuis deux jours, la vue s'étend à des distances qui paraissent énormes ; le Sahara central est là, avec ses garas* en cônes, les buttes témoins de son érosion millénaire, les oueds aux lits d'arbustes qui irriguent la plaine comme les veines la paume d'une main.

« Voiture en panne ! » avertit Dauvergne.

Nous la rejoignons rapidement, tache brillante visible de fort loin, elle gît au milieu de la piste au kilomètre 100 depuis In Salah.

« Ils auraient pu se ranger un peu ! » fulmine Coco, mais d'un coup d'œil il a compris et son visage se radoucit. Rupture du pont arrière, ils n'ont pas eu le temps !

C'est une belle voiture américaine bourrée de bagages, immatriculée en A.É.F. ; pas trace des occupants. Une large nappe d'huile sous le châssis, le pont arrière qui traîne sur le sol, l'essieu brisé net à hauteur de la trompette, écrivent le drame.

Nous saurons plus tard, en les retrouvant à In Salah, que ses occupants, des coloniaux français, remontaient du Congo pour un congé après trois ans de forêt... Bien sûr, la voiture était bourrée à bloc, surchargée, mais néanmoins,

en Africains avertis des pistes, ils avaient surmonté sans trop de mal l'A.É.F. et son poto-poto*, les sables et le fech-fech d'In-Guezzam, et ils se considéraient à juste titre comme arrivés (il ne restait plus que mille quatre cents kilomètres pour Alger) lorsque l'accident irrémédiable survint. Cent kilomètres de tôle ondulée grand modèle avaient eu raison de leur solide mécanique.

Ils s'apprêtaient avec philosophie à charger l'épave sur une plate-forme remontant à vide.

Approche d'In Salah

Je crois bien être passé au minimum une vingtaine de fois à In Salah. Eh bien, je n'avais jamais réussi à accomplir de jour les cinquante derniers kilomètres les plus pittoresques du trajet ! Il faut dire que l'étape El-Goléa - In Salah est très longue (quatre cent vingt kilomètres) et qu'en ambitionnant de la faire en une journée, on arrive généralement en pleine nuit à l'oasis. Cette fois, grâce à notre halte en plein Tademaït, nous serons rendus de bonne heure.

Il fait une chaleur étouffante et la brume de sable se lève lorsque nous descendons les trois akbas de la roche du Méhari, dans un paysage de planète morte, au milieu d'étranges roches torturées baignant dans le ressac des sables dorés. Voici le reg de sable fin et dangereux qui entoure In Salah, les premières oasis, dont la verdure couverte de grisaille paraît insolite en ces lieux azoïques*.

Voici les légers bâtiments de l'aérodrome et la piste d'atterrissage, l'une des plus curieuses que je connaisse, immense, évitant les bouches ensablées des antiques foggaras*, bien tracée entre des rangées de buttes d'érosion disposées comme des pions sur un échiquier.

Puis ce sont les dix kilomètres de dunes qui précèdent la ville elle-même. In Salah ! Ville d'Ys envahie par les

sables. De partout, les dunes montent à l'assaut des remparts de pisé rouge, démolissant parfois les arches triomphales et les balustrades de style néosoudanais, marquées encore par l'influence de Carbillet, l'étonnant constructeur du Sahara, et qui définit, qu'on le veuille ou non, toute une époque du Sahara.

Où le progrès est apprécié

In Salah ! L'excellent hôtel géré par l'annexe est complet, mais la table y est excellente, l'eau abondante, et la douche toujours prête. Quel progrès depuis 1935 ! C'était à l'époque l'In Salah aux eaux saumâtres, parcimonieusement distillées, le poste rude et austère, peu fréquenté, car tout le trafic se portait alors sur le Tanezrouft. In Salah s'est agrandi, il y a des clubs, des bâtiments administratifs, des pavillons élégants ; on a semé un peu partout des éthels et des fleurs, mais, malgré toute la tendresse et tous les soins dont ils sont l'objet, ils ne poussent qu'à regret. Le climat d'In Salah est trop dur, trop rude, le sous-sol trop salé.

Il y a maintenant des sens uniques... et le plus drôle est qu'ils sont justifiés par le charroi inusité des pétroliers. C'est qu'In Salah est le grand QG de ceux qui forent, à cent kilomètres plus au sud, au Berguent, dans un fond de sebkra hallucinant et dans l'endroit le plus hostile du Sahara. Il y a des pétroliers chez M. Lang ; les Sahariens ne peuvent plus y savourer son fameux « hoggar », mélange d'anisette et de menthe, et tout le pâté de maisons est transformé en bureaux d'où entrent et sortent les pionniers modernes en feutres et en shorts, bondissant sur leurs Jeep comme leurs ancêtres du Far West sur leurs mustangs.

En dehors des remparts, des baraquements démontables brillent au soleil, entourés de pistes et de

dépôts de matériel. Chacune de ces baraques est isotherme, elle est climatisée et elle possède le chauffage central pour l'hiver.

Sur le chemin de Paris

Tout à côté, un vieux ksar en ruine témoigne du passé. À l'ombre de ces remparts qui ont vu le départ de la colonne Cottenest et le bivouac des troupes du capitaine Pein, de splendides méhara blancs sont barraqués en ordre. Tout un carré de méharistes, dont les montures blatèrent comme un défi en direction des pick-up et des Land-Rover qui prétendent les évincer. Renseignements pris, ce sont les montures de la Compagnie saharienne du Hoggar, qui viennent d'arriver après trente jours de piste, et qui seront embarquées demain dans des camions (oh ! sacrilège) à destination d'Alger, de Rouen et de l'Arc de triomphe. Mélancoliques et résignés, les Chaamba et les Touareg les bourrent d'orge qui sera désormais leur unique alimentation. Finis les savoureuses touffes de girgir*, les plumets salés de l'azel, les pailles craquantes du drinn, les hors-d'œuvre délicats et mauves de l'acheb en fleur après les tornades...

Les maîtres du passé

Animation très grande à In Salah. On se dispute les places d'avion. Il y a trop de monde. Je confirme la mienne, car au retour du Hoggar, c'est d'ici que je m'envolerai, n'ayant trouvé de place nulle part ailleurs (le Sahara est un grand désert, ai-je commis l'erreur d'écrire). Au retour, je serai l'hôte des pétroliers ; leur popote est installée dans l'ancien mess des officiers, en dehors des remparts ; il

baigne dans les sables ; il a conservé sa figure du passé, ses murs pleins de souvenirs ; sur l'un d'eux figure en trophée l'hélice brisée de l'avion du général Weiss, pionnier de la pénétration saharienne aérienne.

Et voici à mes côtés le colonel Estèbe, le lieutenant-colonel Mougenot ; le premier fut, il y a maintenant trente ans, chef d'annexe à In Salah ; le second a longtemps commandé au Hoggar et au Tassili. Ils apportent leur expérience saharienne à la jeune équipe des pétroles. Ils forment le lien indispensable et sentimental entre le passé et l'avenir. Ces grands anciens, placés à l'avant-garde de l'aventure scientifique du Sahara, répondent de l'utilité des recherches qui s'y poursuivent. Sans cela, seraient-ils là ? Mais s'ils se sont tournés résolument vers l'avenir, ils se plaisent pourtant ce soir à évoquer d'autres souvenirs : ceux de leur jeunesse aventureuse sur leurs méhara blancs de neige, à la tête de leurs fidèles Chaamba... ce sont les maîtres d'un passé très proche.

23 octobre 1954

VI

Le voyage dans la nuit

La sieste terminée, je flâne à travers In Salah. La lumière de l'après-midi, durement réfléchi sur les murs de banco couleur terre de Sienne, m'aveugle cruellement. Il est encore très tôt ! Aucune animation, aucun départ ! Les camions immobiles semblent des cargos ancrés en rade sur une mer de cuivre fondu. Dans leur enclos hérissé de rocailles, les mouflons barbus s'ennuient ; de temps à autre, le mâle escalade lentement de son allure caoutchoutée le rocher belvédère en forme d'arche, s'immobilise et rumine de sombres pensées. Sans doute cherche-t-il vainement, par-delà les terrasses et la frondaison des éthels, les falaises du Mouydir ou du Tademaït.

Plaignons-les, ces grands coureurs de cimes, comme nous plaignons tous ceux que le destin enferme, entre quatre murs, derrière des grilles ou autres barrières.

Les passagers du Sahara

Je rencontre Ficelle ; il est très affairé, notre boy graisseur ! Joyeux aussi !

« Y en a des passagers ! Un maalem* des Touareg : un grand marabout et ses élèves. Et aussi deux femmes ! »

Son visage s'éclaire, il rit et découvre des dents éblouissantes :

« Deux femmes jolies ! »

Il fait claquer sa langue de gourmandise. Puis me quitte. Il est chargé des menus achats pour la route : thé, sucre, oignons. Car on ne trouve plus rien d'ici Tamanrasset : sept cent cinquante kilomètres de piste. Arak n'a qu'un gardien, et il en est de même à In-Ekker.

Coco s'éveille lourdement. Mais tout aussitôt, il est sur pied.

« Que fait-on ? » dis-je.

Il sourit finement :

« Déjà assez de la civilisation ?

— Hum ! Les postes, ça va bien deux ou trois jours, le temps de voir les camarades, de connaître les potins, de flâner, de prendre une bonne douche et de faire un bon déjeuner ; ces plaisirs sont vite épuisés et déjà bouillonne en moi le désir du départ.

— Alors, si vous n'êtes pas trop fatigués, on pourrait aller coucher quelque part sur la piste. N'importe où, ça nous avancerait...

— D'accord, en route ! »

Un départ de camion en plein Sahara est toujours un événement ; les flâneurs s'assemblent. Ficelle a dit vrai : nous emmenons de nouveaux passagers. Ils prendront place en vrac sur le chargement de ciment ; déjà ils s'y installent avec cette habileté des nomades à tirer parti des moindres choses. Un burnous à l'intérieur d'un pneu de secours fera une excellente couchette, et là une bonne épaisseur de tapis compensera la dureté du ciment.

Le garde champêtre vérifie gravement les papiers. Pour montrer son zèle devant les autochtones, il insiste pour voir les miens. Je lui tends un vieux certificat de

vaccination obtenu en Turquie qu'il tourne et retourne avec précaution, empli de respect à la vue des cachets qui le recouvrent. Il communique à haute voix ses impressions.

« Il vous plaît, dis-je. Alors, gardez-le ! »

Il est stupéfait ! Jamais un voyageur ne lui a abandonné ses papiers aussi allègrement. Fataliste, il plie le document et le met dans sa poche.

Les Touareg sont déjà sur le camion. Il y a le hadj* enturbanné de bleu et de blanc, laissant voir son visage avec trop de désinvolture pour être un véritable Targui de caste royale. Deux jeunes l'accompagnent, qui tout au long de la route se conduiront envers lui comme de véritables serviteurs. Il revient des Lieux saints, mais il n'est pas pressé de rentrer dans ses campements des Ajjer*. Il préfère rendre visite aux campements un peu partout, à travers le Hoggar. Que dire à cela ? Nous avons bien aussi nos moines quêteurs ! Grâce à lui, la zaouïa* de Temassinine vivra grassement pendant quelques mois.

Les deux femmes sont en grande discussion avec le représentant de la compagnie de transport. Question de tarif. La plus âgée est déjà installée sur le haut chargement. La plus jeune (elle n'a pas dix-sept ans) se charge des transactions, sort à regret de sous un amas de jupons une bourse de laquelle elle extirpe douloureusement quelques billets. Ses compagnes, assises en cercle à même le sol, l'encouragent de la voix et du geste. Des chants monotones commencent, les mains ébauchent un début de tam-tam.

Qui n'a pas une commission à donner, un message à transmettre ? Entre Tam et In Salah, il y a un désert absolu, mais les deux villes n'en sont pas moins voisines, et tout ce qui touche à l'une intéresse l'autre.

Devant l'importance et le poids des « bagages à main », Coco proteste ; pour la forme, car il est depuis longtemps résigné aux chargements hétéroclites des nomades. Comment concevoir qu'un Targui puisse voyager autrement qu'en emportant toute sa fortune contenue dans deux ou trois peaux de gazelle, sa rahla* au pommeau en

forme de croix d'Agadès, son harnachement de méhariste ; son matériel de cuisine – une berma, une bouilloire, un trépied, deux petites théières et les verres à thé.

Lorsqu'il revient comme celui-ci d'un voyage de plusieurs années, son gesh* s'augmente des cadeaux, des souvenirs et des dons récoltés en cours de route. Tout ça fait du volume, mais comment le refuser, c'est l'équipement personnel du voyageur. On ne peut le considérer comme bagage.

Les deux voyageuses emmènent également avec elles une chatte et son chaton qui, de tempérament baladeur, est tenu en laisse avec une ficelle.

Retour à la piste

Pendant trente kilomètres de piste, nous croisons ou doublons de nombreux véhicules ; tous empruntent une nouvelle piste qui s'enfonce vers le sud-ouest ; construite spécialement par le génie saharien pour le forage du Berguent, elle dessert le chantier le plus sauvage du Sahara. Un fond de cuvette sans végétation qui a connu cet hiver son heure de célébrité lorsque la poche de gaz perforée par la sonde provoqua une véritable éruption qu'il fallut obturer rapidement, sous peine de graves dangers. C'est alors qu'un pont aérien fut établi par des Bréguet Deux-Ponts, transportant dans la journée à In Salah le matériel nécessaire à cette opération d'envergure. Le *Salaire de la peur* transposé au Sahara.

Il y a encore des équipes au Berguent. Plaignons-les ! Car l'été est là, et si un été d'In Salah est déjà très dur à supporter, que dire de celui du Berguent ?

On nous avait prévenus. La piste est encore mauvaise jusqu'à Arak, mais déjà beaucoup plus acceptable que le trajet Ghardaïa-In Salah, moins usée par le trafic.

En fait, avec son chargement, le White ne secoue pas du tout et nous roulons bon train. La nuit arrive bientôt. Nous traversons les zones d'épandage de l'oued Botha. Il y a deux ans, Dauvergne est resté bloqué par les eaux plusieurs jours sur un petit tertre. Malgré la nuit, il reconnaît les traces de son « enlèvement » dans l'argile des dayas.

Pour nous, ce soir, tout est roulant. Parfois, de loin en loin, apparaît dans le pinceau des phares le poteau-balise peint en blanc ; le véhicule atteint sa vitesse maximum : cinquante kilomètres à l'heure, mais, étant donné sa masse, nous avons l'impression de rouler à une vitesse terrifiante.

Le mirage nocturne se reproduit. Où sommes-nous ? Tout paraît plat, uni ; pas un caillou, pas un brin d'herbe ; notre univers se déplace avec nous : il est tout entier dans ce double trapèze de lumière poussé par le camion, vaste plage livide qui se découvre et fuit.

Des signaux lumineux sur la piste ! Nous ralentissons ; un groupe de Touareg balance une torche électrique (cet accessoire fait maintenant partie de leur équipement) ; seraient-ils en détresse ? Nous ne sommes pourtant qu'à cent kilomètres d'In Salah, et il y a un puits dans un rayon de vingt kilomètres. Dauvergne stoppe sans arrêter le moteur : échange de paroles criées dans ce langage rauque qu'est le tamachek*. Le chauffeur embraye sur une formule de salut. Il est furieux ! Les autres ne voulaient rien : simplement nous dire bonjour, apprendre les nouvelles ! Eux venaient de Mouydir et se rendaient à Tidikelt.

Deuxième nuit sous les étoiles

Comme il se faisait tard, nous avons formé le bivouac. Le marabout et ses élèves ont disposé leurs tapis un peu à l'écart et tout de suite se sont mis à prier à haute voix.

Leurs invocations psalmodiées couvraient le bruit du vent sur la plaine immense.

Sur nos têtes, les étoiles scintillaient. Ficelle a allumé le feu. Joie de la flamme qui pétille, crépite et colore furtivement les visages harassés accroupis autour d'elle.

Meriem – la petite de seize ans – cherche à se rendre utile. Vive, alerte et gaie comme un enfant, elle apporte du bois, déniche sur ce reg uniforme les trois cailloux indispensables au support de la bouilloire, rapine quelques braises pour sa cuisine personnelle, puis s'affaire dans la préparation du thé.

Plus tard, nous serons tous réunis autour du même feu symbolique. Les Touareg, les deux femmes, le graisseur, Dauvergne et moi. Nous communions dans le même rêve ; nous échangeons peu de paroles ; écoutons le murmure du vent, le gazouillis de l'eau qui bout, le pétilllement sec d'une branche qui s'enflamme brusquement, jette une grande lueur puis s'éteint.

Autour de nous, la nuit tisse son mystère. Un miaulement très doux se fait entendre. Meriem dresse l'oreille, s'enfuit dans la nuit. On l'entend qui appelle doucement : « Mecha, Mecha !... » son petit chaton qui s'est enfui. Elle le ramène tendrement lové contre son sein, et l'amour de cette femme-enfant pour ce petit animal est quelque chose de touchant, d'insusité dans ce site cruel, minéral et dramatique.

Meriem par son geste humanise le désert.

24-25 octobre 1954

VII

Les heures chaudes de Tadjemout

Le jour a confirmé notre impression de la veille. Nous avons bien bivouaqué dans l'endroit le plus aride, le plus monotone du désert : tout plat ; un fond gypseux de daya, avec des affleurements salins, de vilaines plaques roses sur des argiles décomposées. De profondes ornières laissées par les camions enlisés lors des récentes inondations forment des blessures béantes et inguérissables sur le craquelage des dayas.

Les vandales de Tiratimine

Plus loin, nous avons traversé les premiers chaînons du Mouydir. La piste se glisse de gorge en gorge entre des sillons rocheux parallèles. Le paysage devient moins monotone et, comme il a plu, une belle végétation de graminées couvre les oueds. Les premiers thalys apparaissent. Sur les flancs des falaises, de hautes herbes signalent des gueltas* inconnues ; les vires rocheuses sont couvertes « d'herbe à mouflon ».

Voici Tiratimine et ses inscriptions célèbres. Les fameuses dalles de grès bleuté sont couvertes d'empreintes gravées en forme de pied humain : les « iatimen » (c'est également le nom donné aux naïls* touareg d'Agadès en peau d'antilope). Sigle très ancien – je l'ai retrouvé signant des gravures néolithiques de chasses à la girafe en plein Messak du Fezzan –, il est également le plus répandu au Sahara.

La roche porte aussi des tfinars* de forme archaïque, qui ont fait l'objet d'études serrées de la part des linguistes. Sur les trésors du passé, il y a trop souvent hélas la surcharge malheureuse et iconoclaste des graffitis des passants aussi bien arabes que berbères ou français. On a poussé le crime jusqu'à briser à coups de marteau des fragments de gravures avec dessein de les emporter comme souvenir. Le résultat est navrant : sur la plus belle des plaques gravées, il ne reste plus rien, tout est brisé, incomplet.

Malheureuses inscriptions de Tiratimine ! Trop près de la piste, elles ne connaîtront pas le repos millénaire des fresques du Mertoutek ou de l'Adrar Iktebine.

Crevaision sur la piste

Il ne faut jamais faire de projets au Sahara. Alors que nous espérons gagner rapidement Tadjemout et peut-être Arak pour la geila* de midi, un de nos pneus rend l'âme brusquement. Seuls les conducteurs de poids lourds peuvent imaginer ce que présente le changement d'une roue sur un monstre de trente tonnes. Lorsque celui-ci a lieu sur un sol meuble, en plein Sahara, dans la chaleur étouffante des gorges surchauffées du Mouydir, c'est une somme de volonté et d'efforts qui tient de l'héroïsme.

Mais le chauffeur saharien est, par sa vocation même, un fataliste. Nous descendons ; Coco examine le dégât, se

gratte la tête puis décide :

« Mangeons d'abord, on avisera ensuite ! »

Ficelle et Meriem s'affairent. L'une apporte l'eau qu'elle tire des guerbass suspendues aux flancs du camion ; l'autre ouvre des boîtes qu'il dispose sur l'aile avant du camion, table ambulante idéale. Ce rapide repas avalé, on change la roue. Quand je dis « on », c'est bien tout le monde qui participe à l'opération. Elle est longue : la pose du cric nécessite pour un poids pareil une précision absolue.

Comble de malchance, c'est la roue interne d'un pneu jumelé que nous avons crevée ; nous serons donc obligés d'enlever d'abord la roue extérieure avant d'atteindre l'autre. La roue accidentée étalée sur le sol, il faut détacher le pneu ; ça n'est pas une mince affaire. Sous l'effet de la chaleur, du poids et du roulement, le pneu adhère à la jante, à la manière d'un boyau de coureur cycliste fixé à la colle forte. Il faut longtemps frapper dessus à coups de masse pour le décoller, et chacun se relaie pour ce travail exténuant.

Enfin, la chambre à air extirpée et remplacée, il faut tout remettre en place, déboulonner ! Puis remonter sur le chargement la roue inutile (cent soixante-dix kilos). Quand tout est terminé, il s'est écoulé trois heures, et tout a bien marché. Coco est content !

Si nous avons de la chance, nous pouvons tenir jusqu'à Tamanrasset, mais avec un peu de poisse, il est fort possible que nous fassions seulement quelques kilomètres.

La halte méridienne

Vers midi, nous arrivons à la gorge de Tadjemout. Il s'y trouve un ancien bordj et quelques jardins cultivés par une famille de haratin dont le chef est actuellement une vieille femme édentée à l'allure de sorcière. Dans sa pauvreté infinie, elle trouve encore le moyen de nous faire partager

ses trésors – les œufs de ses poules naines, le leben* de ses chèvres –, et ses jeunes fils nous apportent gravement l'eau fraîche et limpide tirée du puits.

Une zeriba* de roseaux craquants étayés contre la charpente en branche d'éthel offre le couvert indispensable aux heures torrides.

Car il fait très chaud ! Inutile de rouler : nous éclaterions nos pneus les uns après les autres. Nous nous installons dans la zeriba où Ficelle allume le feu et prépare le couscous ; pendant plusieurs heures, nous allons somnoler, le visage couvert du chèche pour éviter le nuage des mouches bourdonnantes, le corps étendu sur le sable, respirant avec avidité un courant d'air plus frais qui parfois filtre à travers les roseaux de la cabane. Sur le sol, des bousiers s'affairent, des fourmis rouges grimpent en procession le long des branches mortes, un long serpent se faufile entre les dormeurs et se glisse effrayé dans un trou du sol. C'est un habitué : il se nourrit des restes et goûte la fraîcheur du sable à l'endroit où chacun lave ses ustensiles de cuisine.

Alors le temps passe. Jamais je crois l'expression n'a été plus vraie ! Les Algériens connaissent bien les heures lourdes de la sieste durant l'été, quand chacun attend... la fraîcheur.

Ici, à Tadjemout, la geila prend toute sa valeur. Si d'aventure je sors excédé par cette attente infinissable, c'est pour reculer devant le brasillement du sable, l'aveuglante lumière, la touffeur de l'air. Quelques pas suffisent et l'on rentre avidement dans l'ombre chaude de la zeriba, cette ombre chaude qui, par contraste, paraît fraîche.

Le repos des longs-courriers

Quand nous sommes arrivés, deux hommes dormaient dans la zeriba ; étendus de tout leur long, le visage recouvert de cotonnades. On aurait dit deux morts, mais le souffle régulier de leur respiration soulevait leurs poitrines.

Aucun d'eux ne s'est réveillé ni levé. Durant tout le temps que nous mangions, ils ont continué leur somme, harassés. Ce n'est que bien plus tard, lorsque nous-mêmes nous préparions à repartir, qu'ils ont dressé leur buste, découvert leur visage. C'étaient deux compagnons de Dauvergne. Le chauffeur et son graisseur venaient de Tamanrasset et remontaient vers le nord avec une citerne vide. Mais tout avait été mal. Pannes sur pannes ! Crevaisons ! Ils avaient atteint Tadjemout épuisés de fatigue. Cependant, ils refusèrent de nous toute assistance. Fatalistes eux aussi, ils trouvaient naturel que leur métier ne fût pas toujours drôle. Sans les pannes, sans les risques, sans cette fatigue, parfois surhumaine, leur métier garderait-il toute sa valeur ?

Nous avons pris la piste ensemble. Le chauffeur de la citerne, un Laghouati, nous a fait un signe d'amitié puis a démarré ; peu après nous foncions vers le sud, écoutant le ronronnement régulier des puissants cylindres du moteur.

Dans les gorges d'Arak

Dans la soirée, nous avons abordé les gorges d'Arak. Elles sont trop célèbres pour que nous nous attardions à les décrire. Chaque voyageur a rendu compte de leur beauté, de leur gigantisme. On y vit en imagination le drame de Morhange et Saint-Avit. Je vous dirai donc très simplement qu'elles sont réellement belles et dignes d'être parcourues. J'ajouterai même qu'il est regrettable qu'un circuit touristique, à l'instar de celui organisé à Tamanrasset, ne soit pas organisé au départ du bordj d'Arak à travers les canyons et les falaises du Mouydir,

région grandiose, étonnante et d'un pittoresque rarement atteint au Sahara. Mais le Mouydir restera dans l'ombre. On ne fait que traverser Arak ; on passe à côté de sites merveilleux sans les connaître ; bien heureux encore quand le voyage s'effectue de jour, car trop souvent l'arrivée et le départ de l'étape se font de nuit.

Des cinéastes tournent à Arak la vie des routiers du Sud. C'est un documentaire sur la vie des chauffeurs du Sahara, les longs-courriers du camionnage moderne. Nous ne voulons pas contrarier leur travail et nous doublons Arak sans même aller jusqu'au bordj. D'ailleurs, il se fait tard, les ombres portées s'allongent et seuls quelques pans de murailles cyclopéennes brillent encore à plusieurs centaines de mètres sur nos têtes.

Poussière, rien que poussière !

La piste est maintenant excellente. Déjà à Tadjemout, la tôle ondulée tendait à disparaître et le squelette d'une grosse voiture américaine marquait pour ainsi dire le début de la piste neuve.

Toute une histoire, cette épave ! En 1950, des coloniaux revenaient du Congo à bord de cette puissante voiture lorsque celle-ci flamba si soudainement qu'ils eurent juste le temps de sortir. Tout brûla : voiture, bagages, provisions, argent... et ils se retrouvèrent en short et chemisette, dénués de tout, sous le soleil éclatant du Sahara. Ils furent recueillis un jour plus tard. Depuis, tout ce qui pouvait avoir encore une valeur quelconque sur le squelette a été pris ; le châssis tordu s'enfonce peu à peu dans le sable, déjà des touffes d'herbes pointent sur la dune en formation. Dans quelques années, plus rien ne marquera ce drame du désert.

Le fauve du crépuscule

On ne saurait assez dire la joie de rouler sur un sol uni après tant de secousses et de trépidations. Le moteur lui-même chante de joie ; nous escaladons les gorges d'Arak par une véritable route, élargie, bien étayée, avec des passages à gué solides, armés de gabions. Il a beaucoup plu et une végétation exubérante borde le lit de l'oued Arak d'un galon vert du plus bel effet. Le gibier est abondant. Des gazelles fuient à notre approche, et comme le crépuscule approchait une étrange bête a fui devant notre capot. Sur le moment, j'ai pensé à un chacal, puis j'ai réfléchi que celui-ci serait de forte taille.

Ce fauve était d'une maigreur famélique. Il trottait bizarrement avec un décalage de l'arrière-train, les reins fuyants comme ceux de la hyène. Il était de la taille d'un gros chien loup. Il profita du premier ravin ouvert dans la falaise pour disparaître dans un chaos de blocs. Plus tard, je me suis demandé si nous n'avions pas eu la chance de rencontrer un spécimen rarissime de cynhyene, dont le seul spécimen examiné fut tué par le colonel Augieras, en 1927 je crois, près de Timissao dans le tassili* des Adrar.

Les portes du Hoggar

On sort des gorges par une suite de paliers progressifs. Le grand canyon s'est infléchi vers le sud. On passe près du puits d'Amsir, puis tout à coup on domine le massif rocheux du Mouydir. On aborde une zone de grands plateaux sableux hérissés de petites montagnes effilées, à la limite des grès et des granits.

Dans une lumière sépulcrale, nous roulons sur un sable blanc qui paraît laiteux, puis brusquement la nuit des tropiques tombe. Nous poursuivons encore pendant une

cinquantaine de kilomètres, avant de nous arrêter dans un fond d'oued rocheux pour le bivouac traditionnel.

Nouvelle nuit coupée très souvent par les chants religieux des Touareg qui saluent le retour au pays et frémissent d'impatience en espérant bientôt les campements grouillants de chèvres noires, de gosses tout nus, de grasses chamelles blanches.

Nous sommes aux portes du Hoggar. Trois grosses araignées venimeuses, jaunes à la queue allongée comme celle d'un scorpion, attirées par nos feux, sont venues nous tenir compagnie ; nous les écrasons avec dégoût sous nos larges nails. Dauvergne préfère coucher dans sa cabine ; je dors parfaitement sur mon tapis de sol, tandis que dans le ciel la polaire bascule d'un horizon à l'autre et que le baudrier d'Orion, fidèle compagnon de mes méharées de jadis, se dresse comme un symbole dans sa cape de velours constellée.

26 octobre 1954

VIII

Le pays des hommes bleus

Hier soir, le passage du Sahara des ocres et des roux au désert bleu du Hoggar, de l'enceinte tassilienne au plateau granitique puis à la coupole volcanique du Hoggar, avait été insensible, la nuit était venue avec sa grisaille qui avait tout mangé et ce n'est que ce matin que je peux constater la différence.

Le puits de Tesnou

Nous roulons sur un reg de sables gris avec comme point de mire une haute coupole bleue sur l'horizon : le rocher de Tesnou. Par places, d'étranges blocs percent le sable ; ils sont curieusement excavés, ressemblent à des monstres apocalyptiques, se groupent comme les cromlechs et les menhirs bretons. Une lumière bleue aveuglante recouvre tout le paysage et une sorte de brume translucide se lève lentement à mesure que s'échauffe la terre.

Tesnou ! En 1935, j'y faisais mes débuts de méhariste avec Coche. De là nous étions partis tous deux vers notre

rêve, et ce qui devait être la grande aventure de notre vie : l'ascension de la Garet El-Djenoun : la « montagne des Génies ». Nous ferons donc halte au puits de Tesnou. Pour la plupart des voyageurs du camion, c'est une sorte de « retour aux sources ». Le hadj et ses Touareg font gravement sept fois le tour du marabout qui recouvre la tombe vénérée d'un saint de l'islam. Elle est peinte à la chaux vive, et sur le haut tas de cailloux sont plantés des bâtons de prière avec des lambeaux d'étoffe effilés et blanchis par les vents. Le site ressemble étrangement à un haut lieu du Tibet. Sur nos têtes, les fantastiques dalles de granit bleues brillent au soleil levant, la coupole de la montagne, où n'apparaît pas un pouce de terre, est couverte d'éboulis, parfois la roche en place se desquame, se fissure, éclate puis glisse sur son plan de clivage.

Vivante image de l'usure des montagnes.

Garet El-Djenoun

C'est vers l'est que je me tourne ! Et je mets très longtemps à discerner sur l'horizon vapoureux le profil caractéristique de la montagne des Génies, avec sa proue de navire à l'ancre face aux sables de la Tefedest. Cent dix kilomètres nous en séparent, mais mon souvenir est si vivace que je retrouve mon émotion d'il y a dix-neuf ans lorsqu'elle m'apparut ainsi dans le nez de mon méhari*, auréolée de mystères, de légendes et de terreurs secrètes.

Depuis, j'ai détruit le mythe de la Garet. Je l'ai détruit pour les roumis*, mais les Touareg ne l'abandonnent pas pour autant, et c'est presque avec effroi que mes compagnons du jour me regardent, comme on contemplerait celui qui a passé un pacte avec les démons de la montagne interdite.

Les heures passent ! Nous roulons maintenant cap sur une autre montagne, plus haute que Tesnou, plus effilée

sur un socle massif. Nous la voyons depuis le matin et il nous faut trois heures pour atteindre sa base, et deux heures pour en longer les puissants contreforts. Ainsi, ce qui ce matin paraissait n'être qu'un chicot dans l'immensité du reg se révèle comme une forte montagne, à elle seule aussi importante, presque, que notre Zaccar algérien.

Le bordj surréaliste d'In-Ekker

C'est dans la brume de sable de midi que nous atteignons In-Ekker et son bordj en ruine.

Au pied de la célèbre montagne remplie de mouflons à manchettes et de gazelles, le fortin étale ses murailles grises, ses tours d'angles fissurées, et sa déchéance. Grand relais autrefois, il n'a plus pour gardien qu'un pauvre Nègre et sa nombreuse progéniture. Mais là encore, nous trouverons un accueil profondément humain et ces heures chaudes dans le bordj bruissant de mouches et de guêpes resteront parmi les plus pénibles et aussi les plus étonnantes du voyage.

Au centre de la cour se dresse la salle principale, bordée d'arcades poussiéreuses. Les fenêtres sont béantes, les murs rongés par les termites, fissurés par les pluies ; tout ici insensiblement retourne à la terre. Ainsi en est-il de la cheminée monumentale en arcs, fendue par les infiltrations, mangée par les parasites.

Vestige des temps glorieux, un lit en fer et son sommier métallique, sur lequel je m'étends pour une sieste étouffante. Dauvergne, lui, préfère l'ombre des arcades extérieures. Quant aux Touareg, réunis dans une salle obscure, ils se font servir comme des princes par le gardien flatté et empressé.

Des oiseaux – genre de bergeronnettes – volètent à travers la salle, mais le manège le plus curieux est celui des gros frelons velus, qui volant de biais comme des

hélicoptères construisent le long des murs leurs nids en alvéoles, semblables à celui de tous les insectes mellidés. Parfois, l'un d'eux s'aventure jusqu'à mon visage, puis après un vol immobile et vrombissant, constatant mon impassibilité, repart comme l'éclair par une baie lumineuse, et revient très exactement quelques minutes plus tard porteur d'un peu d'argile humide entre ses pattes velues.

Au ras du sol, de nombreux trous de scorpions, de couleuvres et autres reptiles des ténèbres témoignent qu'en notre absence des hôtes importuns fréquentent ce bordj abandonné.

Le retour aux campements

Ici, nous prendrons congé du hadj et des Touareg. Son comportement a totalement changé depuis qu'il a pris pied sur les hauts plateaux du Sahara central. Fini le négligé d'In Salah ! Peu avant d'arriver à In-Ekker, il a revêtu ses plus belles cotonnades violines et indigo, et caché son visage sous un chèche double bleu et blanc savamment drapé en cimier selon la coutume des Touareg Azzger. Le litham ne laisse plus paraître que deux yeux de braise.

L'empressement dont il est l'objet révèle assez le caractère religieux de sa visite. Averties par je ne sais quel mystérieux télégraphe, des caravanes se sont arrêtées dans l'oued. D'un peu partout surgissent de ces solitudes absolues des formes bleues qui se hâtent vers In-Ekker. Au puits tout proche, les femmes font boire les chameaux et les chèvres dans un grand concert de bêlements et de blatètements. C'est une scène biblique renouvelée des Écritures.

Un noble Issokhamaren, négligemment allongé sur un éthel au tronc torturé surveille la scène. Une belle et grande Targuia hautaine et provocante pousse à pas lents son troupeau ; un hartani tire l'eau du puits en scandant la

chanson des puisatiers, des négrillons et des petits Touareg entièrement nus et le corps aussi bleu que les voiles des aînés, se roulent dans le sable et prennent des teintes crayeuses.

La période des vaches grasses

Partons ! Nous approchons du Hoggar. Vers l'est, la haute chaîne de la Tefedest, avec l'Inekoulmou, le Mertoutek et la cime de l'Escarneid, vient se souder au surélèvement volcanique de l'Atakor.

Dès lors, un peu partout nous croiserons des troupeaux au pâturage, des caravanes en mouvement. Jamais je n'ai connu un Sahara aussi animé. C'est que le temps de la sécheresse, qui fut celui de 1935, est passé. À l'époque, nous avons épuisé et changé deux fois nos chameaux. Cette année, toutes les bêtes rencontrées portent bosse bien ferme et tête haute.

À In-Admjel, on récolte la moisson dans l'arrem où pour l'occasion se sont réunis plusieurs campements. Mais les tentes basses en peau de buffle rouge sont dressées en dehors du village, contre des éboulis inhospitaliers, masquées au fond des gorges, enfouies dans des ravineaux calcinés d'où elles échappent à la vue, se confondent avec le paysage. Ancestral instinct de défense resté vif avec la méfiance et le don du camouflage qu'il comporte.

Les verts crus des roseaux d'In-Admjel s'opposent aux blondeurs des champs d'orge et de sarrasin. À notre passage, les travailleurs au buste d'ébène se dressent et nous crient en riant leurs salutations. Puis brusquement le paysage change. La piste se fraie un passage difficile dans un défilé rocheux étroit, à travers lequel elle escalade ou descend de rudes akbas. Dans l'un de ces passages, un énorme varan débouche d'une pierre et se réfugie sous un

bloc. Il aurait été facile de le capturer, mais Dauvergne ne tient pas à perdre son temps pour un lézard géant et le lourd camion continue.

Tropique du Cancer

Nous franchissons le tropique du Cancer, marqué par un poteau du génie saharien. Dans ma jeunesse, j'imaginai tout autrement les tropiques : je les voyais couverts de végétations exubérantes, de marigots, de palmiers, de bananiers et de fleurs, l'atmosphère était assourdie par le cri des perroquets et les chants d'oiseaux ; rien de tout cela : ici le désert absolu, un chaînon de montagne calciné, érodé, tragique ; l'endroit le plus dramatique du monde.

La route est longue lorsqu'on marche à vingt kilomètres à l'heure de moyenne, aussi la nuit nous surprend-elle peu après avoir traversé Tit, premier village important du Hoggar.

Nous sommes à quarante kilomètres de Tamanrasset, et nous pourrions facilement arriver dans la soirée, mais à quoi bon. Nous dressons notre quatrième campement sur une petite plage de sable durci entre deux sillons rocheux.

Encore une fois, nous dormirons face au ciel. Profitons des étoiles. Demain, la civilisation nous reprendra.

27 octobre 1954

IX

Tamanrasset

Nous sommes arrivés à Tamanrasset vers dix heures du matin. Mon dernier voyage datait de 1950. Je n'ai pas trouvé sur le moment grand changement dans le poste. Sinon que les arbres avaient poussé et que de beaux parterres de fleurs ornaient – luxe suprême – la principale artère de la ville. Tamanrasset est une création récente. Il doit sa célébrité au Père de Foucauld qui y avait bâti son premier ermitage, en bordure de l'oued, pressentant l'importance stratégique, économique et humaine de ce carrefour du Sahara central.

Plaque tournante du Sahara central

Il n'y avait autrefois en ce lieu qu'un arrem targui – c'est-à-dire un lieu de culture permanent irrigué par des seguias puisant l'eau dans les sables de l'oued Tamanrasset, cet immense fleuve fossile, dont le cours souterrain va se perdre en plein Tanezrouft, au sud de Bidon-V. Il y a maintenant, outre le bordj militaire et son pylône de TSF haut de quarante mètres, un observatoire

dépendant de la faculté d'Alger, un terrain d'aviation dont la piste d'envol commence à cent mètres de la dernière maison, un important relais de la SATT, enfin de nombreuses villas, lieux de résidence du personnel européen, et des maisons de commerçants, pour la plupart mozabites. Ajoutons-y l'hôtel sous contrôle de l'annexe et géré par les plus serviables des hôteliers sahariens, Lherpinière et sa femme, les bâtiments administratifs, mais surtout le bordj historique du Père de Foucauld, à la porte duquel il fut assassiné le 1^{er} décembre 1916.

Tamanrasset est né de la pénétration française au Hoggar, il survit à l'époque militaire et prend de l'importance grâce au trafic avec le Soudan par la piste impériale d'Alger à Fort-Lamy qui, à travers le grand reg d'In-Guezzam et l'Aïr, joint les Territoires du Sud à l'A.O.F. et à l'A.É.F.

J'ai dit que son terrain d'aviation jouxtait la ville. C'est exact, mais l'« infrastructure » construit à dix kilomètres du poste, vers Otoul, une gigantesque piste en dur, praticable aux plus gros avions multimoteurs ou réacteurs modernes. À 2 067 kilomètres d'Alger, à peu près à égale distance de Fort-Lamy, de Cotonou ou de Tripoli, il constitue une plaque tournante indispensable.

Sahara et tourisme organisé

Tamanrasset est devenu également une importante station touristique. On y vient soit en pèlerinage sur les lieux où fut assassiné le Père de Foucauld, soit en touriste pour visiter les cimes de l'Atakor : Tahat, Ilaman, Assekrem, Sawinan, qui constituent le fameux itinéraire de la Koudia.

Car il y a maintenant à Tamanrasset une agence du Touring Club de France, et un guide diplômé y organise de courtes méharées de huit à dix jours à l'intention des visiteurs pressés débarqués d'avion en une journée de vol depuis Paris, ou venus par le long ruban de la piste

transsaharienne. Ces touristes et ces pèlerins confèrent à Tamanrasset un pittoresque qui n'a plus rien d'exotique.

Devant l'hôtel, les « Touareg de service » en litham, sombres et majestueux, marchent dignement lance au point, et ceints de la takouba* ; des chameaux sont prêts à toute heure du jour et de la nuit, et pour gagner du temps, une petite voiture tout terrain effectue sur demande le circuit de l'Atakor, la visite aux gueltas, ou la marche d'approche de l'Illaman. Des marchands de souvenirs – rose des sables, camelote soudanaise (rahlas, miniatures, poignards touareg, naïls, etc.) ; de lances ou de takoubas ; de véritables rahlas à pommeau en forme de croix ; de « tindit » ou d' « iharen » (mortiers et pilons) ; de marteaux « d'Antinéa » ; d'œufs d'autruche, etc. – exercent leur industrie à même le sable, et sur demande viennent jusque dans votre chambre.

Bien sûr, le mystère du Hoggar y perd en intérêt. Le plus vexant n'est pas tant cette invasion de touristes qui croient avoir tout vu et ne connaissent rien, que le fait même qu'ils ignorent tout du Sahara et vont répandant partout de fausses images. Ils apportent généralement avec eux leurs tentes en toile, leurs primus* et leurs boîtes de conserve ; ils ignorent l'eau des guerbis, les nuits à la belle étoile, l'écartement des orteils dans les naïls, ils s'affublent de ridicules et trop larges sérouals*, portent le chèche comme des figurants de cinéma hollywoodien...

Beaucoup reviennent déçus ; d'autres ne « comprennent » pas le Sahara, la majorité d'entre eux sont venus afin de jouer aux explorateurs et de conter ça aux amis...

Les vrais chercheurs

Enfin, passons ! Il reste heureusement tout le Sahara pour les initiés : il est immense.

Laissons donc la grandiose, la sévère, la hautaine Koudia du Hoggar aux visiteurs en shorts, amateurs de primus et de concentrés. C'est la mode ! On n'y peut rien, et tout ça passera un jour ou l'autre.

Si l'animation des touristes est grande durant la bonne saison, Tamanrasset connaît aussi la fièvre des minéraux. Les pétroliers n'y sont pas encore, mais les prospecteurs des recherches minières se promènent un peu partout dans le Hoggar. Jeunes et audacieux, ils semblent concilier agréablement les servitudes du progrès avec le goût de l'aventure ; ils n'hésitent pas à lâcher la Jeep ou le tout-terrain pour partir en méharée. Plus isolés, livrés à eux-mêmes, ils connaissent chaque jour davantage le Sahara. Ceux-là sont très proches des anciens.

Un haut lieu spirituel

Enfin, Tamanrasset a maintenant son monastère. Comme ces hauts lieux de l'Asie prédestinés à la prière, il est le siège d'une petite fraternité de Foucauld. Deux moines assurent à la fois le culte et la propagation de la foi dans ces étendues calcinées. Ils y vivent en ermites, dans la prière et la méditation, selon la règle de pauvreté absolue qui était celle de Charles de Foucauld. Ils ont d'ailleurs, par un phénomène de mimétisme, pris le visage ascétique, l'air doux et penché de l'ermite de l'Assekrem. Leur présence a permis l'établissement de deux petites communautés des petites sœurs de Foucauld. Les petites « sœurs bleues », non astreintes à la clôture, parcourent les campements touareg, menant la vie des femmes touareg, gardant leurs chèvres et leurs chameaux, tissant comme elles leurs habits, cousant leurs tentes... Elles font l'admiration et l'effroi des gens de Tamanrasset ; on admire, certes, leur candeur et leur courage soutenus par une foi dévorante, on ne peut que craindre pour elles les dangers de la maladie,

de la solitude et du désert. Les petites « sœurs blanches » ont leur clôture à côté de l'ancien ermitage du Père de Foucauld transformé en chapelle. De temps à autre également, elles partent en tournées, visitant les campements, désireuses de montrer aux femmes touareg le vrai visage des roumias.

Les religieuses nomades

Nous leur avons rendu visite, Charles Brouty* et moi. C'était le soir ! Nous avons traversé le large oued Tamanrasset ; nous avons sonné à la clôture des « sœurs blanches » (ne confondons pas les petites sœurs de Foucauld à la robe blanche avec les sœurs blanches du cardinal Lavigerie) ; leur supérieure nous a reçus ; c'est une femme aux traits tirés par la fatigue, par le climat, mais au visage rayonnant de foi. Elle ne nous cache pas la dureté de leur apostolat. Le climat de Tamanrasset est rude pour une femme ; il est chargé d'électricité, il met les nerfs à bout. Mais leur volonté est inexorable. Peu après, nous avons visité les « petites sœurs bleues ». Vives et charmantes, elles nous ont exprimé simplement leur joie de pouvoir enfin réaliser, après tant d'années d'attente, leur vœu le plus cher : vivre au milieu des Touareg, comme les Touareg, leur apostolat étant de prière et surtout d'exemple.

Ce même soir, une petite caravane prenait la piste : quatre petites novices, conduites par le frère Jean-Marie, prenaient contact, pour la première fois, avec le vrai désert. Bien droites sur leurs chameaux, un peu émues cependant, elles disparurent à nos regards dans une gorge rocheuse, mais nous gardâmes longtemps présente à la mémoire l'image de leurs silhouettes frêles et blondes, blanches et bleues, se détachant comme un présage de fraternité sur un ciel admirablement pur.

Je vous ai dit que Brouty était avec moi. Il m'est tombé dessus par hasard comme j'arrivais à Tamanrasset par la piste. Il était passager du DC-4 d'Air France et venait renouveler ses impressions au cœur même de l'Afrique. Sa connaissance de l'âme musulmane, son amour des pays musulmans, son style personnel et son talent proche du génie lorsqu'il s'exprime par les touches sobres de la gouache ou le graphisme de sa plume, Brouty venait les mettre au service du Hoggar. J'en frémis d'aise. Après tant de notes fausses, tant d'orientalisme de mauvais aloi, un témoin venait. Mieux que par la photo, par le dessin et par la couleur, il allait pouvoir traduire l'âme intime du Sahara des Touareg.

« Brouty, mon vieux ! Je rentre l'appareil photo, tu illustreras mon reportage !

— Attends ! Avant, il me faut connaître ! »

Alors, j'ai présenté le Hoggar à Brouty et Brouty au Hoggar. Je lui ai fait connaître les coins cachés de Tam, les fortes personnalités qui y habitent, les rudiments de la vie nomade, et puis comme je m'en retournai vers le nord, lui, désireux d'approfondir son expérience, partait avec trois chameaux, un boy et un sokrar* vers les campements de la Koudia où, pendant quelques semaines, il allait vivre mêlé aux Touareg.

Pour lui, le Sahara des pétroliers et des touristes redevenait le Sahara des Touareg et des Chaamba. La terre éternelle des grands nomades ; le pays des sages.

D'ailleurs, il me l'a dit à son retour ; bronzé, brûlé, amaigri, enthousiasmé : « Tu avais raison, le Sahara est toujours là... malheureux sont ceux qui ne savent pas voir. »

28 octobre 1954

L'Écho d'Alger

Une 2CV et deux hommes à travers le Sahara

**UN VOYAGE D'AGRÉMENT
DE CINQ MILLE KILOMÈTRES
D'ALGER À NIAMEY PAR LE HOGGAR
ET LE DAMERGOU**

Un voyage d'agrément de cinq mille kilomètres

2 CV. ET 2 HOMMES A TRAVERS L'AFRIQUE

I. — PETITE VOITURE IRA TRÈS LOIN...

GERARD PROHOM, président-directeur de la Compagnie transafricaine à Bobo-Dioulasso, et moi-même, avons, il y a un mois, traversé le Sahara et une partie de l'A.-O.F., à bord d'une 2 CV, de série; la chose, même avec un certain recul, me paraissait tellement banale que j'ai longtemps hésité à vous décrire ce voyage. Il a fallu, pour me décider à le faire, qu'un éminent saharien colonial me détrompât en m'affirmant que nous ouvrons une nouvelle porte à l'aventure. Il est évident que traverser le désert à bord d'un pick-up, d'un power-wagon ou de tout autre véhicule spécialement adapté ne comporte aucune difficulté et ne peut plus être considéré comme un exploit. Les savants et les pétroliers nous ont, depuis deux ans, magnifiquement démontré qu'ils peuvent aller partout et sans risque. Toutefois, j'aurais encore hésité à conter les aventures d'une 2 CV. en Afrique, si nous avions emprunté l'itinéraire dit « du Tonnerrouf », facile et fréquenté, mais il m'a paru que notre expérience faite sur la piste du Hoggar — très sévère malgré tout — pourrait être utile à de nombreux automobilistes.

Une piste est bonne...

... ou mauvaise

Ensuite, cela nous amènera à parler une fois de plus des pistes, de leur état et des difficultés rencontrées.

Il est bon de définir à ce sujet ce que l'on entend par : piste difficile, impossible, roulant-

aujourd'hui peut être impraticable le lendemain, car rien n'arrive si vite qu'une crue dans ce pays sans eau, et qu'il suffit dans certaines conditions météorologiques (tornado en A.-O.F.) du simple passage d'un poids lourd pour interdire une piste jusque-là roulante à souhait.

Il faut enfin se mettre dans la tête qu'aucun renseignement n'est valable à moins qu'il ne s'agisse d'un même type de voiture avec même poids, mêmes pneus, même suspension, et conducteur de valeur égale. Encore ! un simple vent de sable peut-il tout changer ! Nous en avons fait l'expérience, au cours de cette randonnée, en rencontrant parfois d'énormes difficultés là où tout le monde était passé facilement, et cela en raison de la profondeur des ornières ou des frayères, véritables fosses dans lesquels s'engloutissait notre 2 CV. et, par contre,



**D'ALGER A NIAMEY
PAR LE HOGGAR
ET LE DAMERCOU
~~~~~ PAR ~~~~~  
R. FRISON-ROCHE**

te, mauvaise, impraticable, etc... et pour cela de se rappeler que, au Sahara, une piste dite bonne

★ Suite page 5

I

Petite voiture ira très loin...

Gérard Prohom, président-directeur de la Compagnie transafricaine à Bobo-Dioulasso, et moi-même avons, il y a un mois, traversé le Sahara et une partie de l'A.O.F., à bord d'une 2CV de série ; la chose, avec un certain recul, me paraissait tellement banale que j'ai longtemps hésité à vous décrire ce voyage. Il a fallu, pour me décider à le faire, qu'un éminent Saharien colonial me détrompât en m'affirmant que nous ouvrons une nouvelle porte de l'aventure. Il est évident que traverser le désert à bord d'un pick-up, d'un power-wagon ou de tout autre véhicule spécialement adapté ne comporte aucune difficulté et ne peut plus être considéré comme un exploit. Les savants et les pétroliers nous ont, depuis deux ans, magnifiquement démontré qu'ils peuvent aller partout sans risque. Toutefois, j'aurais encore hésité à conter les aventures d'une 2CV en Afrique, si nous avions emprunté l'itinéraire dit « du Tanezrouft », facile et fréquenté, mais il m'a paru que notre expérience faite sur la piste du Hoggar – très sévère malgré tout – pourrait être utile à de nombreux automobilistes.

**Une piste est bonne... ou mauvaise**

Ensuite, cela nous amènera à parler une fois de plus des pistes, de leur état et des difficultés rencontrées.

Il est bon de définir à ce sujet ce que l'on entend par : piste difficile, impossible, roulante, mauvaise, impraticable, etc., et pour cela se rappeler qu'au Sahara, une piste dite bonne aujourd'hui peut être impraticable le lendemain, car rien n'arrive si vite qu'une crue dans ce pays sans eau, et qu'il suffit dans certaines conditions météorologiques (tornade en A.O.F.) du simple passage d'un poids lourd pour interdire une piste jusque-là roulante à souhait.

Il faut enfin se mettre dans la tête qu'aucun renseignement n'est valable à moins qu'il ne s'agisse d'un même type de voiture avec même poids, mêmes pneus, même suspension, et conducteur de valeur égale. Encore ! Un simple vent de sable peut-il tout changer ! Nous en avons fait l'expérience, au cours de cette randonnée, en rencontrant parfois d'énormes difficultés là où tout le monde était passé facilement, et cela en raison de la profondeur des ornières ou des frayées, véritables fossés dans lesquels s'engloutissait notre 2CV et, par contre, les terribles cent kilomètres de sables pourris de la cuvette de Laouni au nord d'In-Guezzam ne nous ont pas demandé plus de trois heures d'efforts, alors que je sais que certaines voitures ont pataugé trente-six heures dans ces parages !...

## **Reparlons de la tôle ondulée**

La tôle ondulée est la terreur des automobilistes sahariens et coloniaux ; elle est redoutable pour tous les véhicules qu'elle disloque et qui ne peuvent l'affronter qu'à partir de soixante-cinq à soixante-dix kilomètres à l'heure, vitesse trop grande pour que le conducteur soit à l'abri d'un accident. Et pourtant, il n'y a pas d'autre solution ! Eh bien, cette même tôle ondulée – qui en certains endroits où le



charroi est intense, comme au sud d'In Salah ou avant Miribel, peut atteindre des courbes de quatre-vingts centimètres d'amplitude –, notre petite 2CV ne s'en est pas aperçue ! Sa suspension nous permettait de rouler lentement ou vite à volonté, et, à partir de quarante à l'heure, la tôle était « absorbée ». Par contre, notre terreur des crevaisons était devenue une hantise ! À petite voiture, petits pneus, et les silex furent impitoyables pour nos 145 x 400 ; de même les épineux du Soudan... Si nous eûmes quelques ennuis au cours de ce voyage, ils furent causés uniquement par la multiplicité des crevaisons. La formule reste encore à trouver pour ce type de voiture et ce genre de voyage où l'on roule alternativement sur du sol dur et caillouteux qui exige des pneus à haute pression et à flancs durs, et des sables mous qui ne se franchissent qu'avec des pneus à basse pression et flancs souples...

## **Avantages et inconvénients**

Puisque nous faisons le bilan des ennuis que nous avons rencontrés, avouons tout de suite l'unique incident du voyage : la rupture d'un ressort de suspension de la 2CV, rupture due à une tension trop forte effectuée en usine et qui, l'expérience aidant, ne s'est plus renouvelée. Ayant attendu ce ressort trois jours à In Salah, nous l'avons ensuite remplacé en dix minutes. Puis, comme il fallait rattraper ces trois jours, la fin de notre voyage d'In Salah à Agadès a constitué un véritable raid en un temps presque record.

Nous voulions et nous avons amplement démontré :

— Que point n'est besoin de gros moyens financiers, ni de matériel compliqué pour traverser le Sahara, se promener en A.O.F, chasser, travailler.

— Que dans bien des cas la petite voiture était supérieure à la grosse.

— Que la robustesse et la simplicité sont les qualités requises d'une mécanique au désert.

Et enfin confirmé que le poids était le seul ennemi de l'automobiliste au Sahara, et qu'une voiture très peu chargée passe partout sans s'ensabler et sans casser.

Si j'avais à conseiller des « normes » de poids et de vitesse, je dirais :

1° Voiture chargée au maximum aux deux tiers du poids pour lequel elle a été prévue.

2° Ne jamais rouler vite, surtout lorsque la piste est excellente, car toutes les catastrophes arrivent sur piste facile. Et se dire qu'avec une moyenne horaire de trente kilomètres à l'heure, on effectue trois cents kilomètres en dix heures de route, ce qui est une étape largement suffisante au Sahara. Ces étapes pouvant être portées facilement à quatre cents kilomètres et même davantage en roulant quatorze ou quinze heures lorsque cela est nécessaire.

Ajoutons pour terminer et pour être juste que si nous effectuions la « quatre ou cinq millième première traversée du Sahara en automobile » – n'a-t-on pas vu récemment dans la presse l'information d'un couple britannique effectuant la « première traversée de l'Afrique avec un moteur diesel », matériel employé couramment depuis une quinzaine d'années au moins dans toute l'Afrique française –, une seule petite 2CV nous avait précédés sur la ligne du Hoggar, il y a environ un an ! Tout s'était passé au mieux pour son conducteur jusqu'à l'entrée d'Agadès où, heureux d'en avoir terminé avec les difficultés de la piste, notre automobiliste emboutit de plein fouet... la dernière borne kilométrique, mettant du même coup sa voiture hors d'usage.

1<sup>er</sup> juin 1955

## II

Le poids et la vitesse, ennemi numéro 1

Elle est devant moi, toute blanche ! Comme une ambulance, ou comme une voiture de laitier ; de cette couleur blanche idéale pour le grand Sud, visible de loin en cas de panne et de recherches ; propre, nette, amoureusement « briquée » par les mécaniciens des transports Mory.

« Elle vous plaît ? dit l'un d'eux.

— Hum, pour aller si loin ! Une petite 2CV ! »

Je tourne autour, comme un cavalier examine minutieusement un cheval inconnu avant de l'enfourcher, comme fait le toréador accoudé sur la palissade de l'arène et suivant le travail des aides.

Car une voiture, comme un cheval, ne décèle rien d'elle-même au premier coup d'œil, sinon sa beauté extérieure ; pour savoir ce qu'elle rend, il faut la conduire, rouler et ma propre expérience, je vais l'acquérir tout au long des cinq mille kilomètres de piste qui doivent me conduire à Niamey, colonie du Niger.

**Une voiture strictement de série**

Cette 2CV arrive directement de Paris. C'est une voiture de série livrée à la Transafricaine et sur laquelle rien n'a été modifié ; on a simplement ajouté un large ski métallique qui recouvre hermétiquement tout le dessous du bloc moteur, jusqu'au caisson de la carrosserie, ce qui fait que, vu d'en dessous, notre véhicule apparaît caréné comme un hors-bord ou mieux, une péniche de débarquement. Cette adjonction se révélera indispensable et nous évitera certainement de graves ennuis tels que le frottement du bloc moteur sur les frayées centrales de la piste, arrachage des câbles, du bouchon de vidange, fissure du bloc culasse, etc., qui peuvent se produire lorsque la voiture est aux prises avec les cahots d'une mauvaise piste.

Ajoutons pour être francs une double bobine, prête à être branchée en cas de défaillance, et nous aurons terminé avec la partie mécanique.

## **Un bon compagnon**

Gérard Prohom est arrivé la veille par avion. Les Algérois le connaissent bien ; il fut pendant des années directeur à Alger des transports Mory et des charbonnages Prosper Durand. Déjà, en 1941, j'avais sous sa direction effectué un voyage resté fameux dans les annales des transporteurs, en prenant part à la mission Mory : Alger, Gao, Cotonou et retour, soit dix mille kilomètres.

Cette mission, composée de gros porteurs Berliet-Diesel allait chercher des carburants de remplacements en A.O.F. et elle revint en douze jours de Cotonou à Béchar en consommant de l'huile de palme en guise de mazout. Depuis, Gérard Prohom est devenu président-directeur général de la Transafricaine, qui rayonne à travers l'A.O.F. et l'A.É.F., et c'est à seule fin d'inspecter les lignes du Niger que mon ami décida de s'y rendre par le Hoggar. Comme il

emploie généralement des 2CV pour ses tournées d'inspection, il me pose la question :

« Crois-tu qu'on puisse traverser le Hoggar avec une si petite cylindrée ? »

Je me dépêchai de le convaincre que rien n'était plus facile, trop heureux de revoir une fois encore les sites préférés de mon aventure africaine. « Pourquoi pas ! » aurait répondu Charcot.

## **Le poids, voilà l'ennemi**

Conçu à Paris, le raid fut préparé à Alger en deux jours. Une seule difficulté méritait d'être surmontée de façon impérative : le poids limite que pouvait porter la voiture.

Une 2CV pèse six cents kilos, et le modèle fourgonnette – celui que nous avons – est prévu pour porter deux cent cinquante kilos plus le poids du chauffeur et d'une roue de secours, moins l'essence du réservoir. Chacun sait que le poids du passager est compté dans la charge utile. Il fallait cependant calculer large : la consommation d'essence, nous le savions par expérience, peut très facilement doubler au Sahara ; les réserves d'eau de sécurité pour deux personnes sont constantes au Sahara, que l'on soit à bord d'un camion de vingt tonnes ou d'une 2CV. La petite voiture est donc, *a priori*, handicapée.

## **Ne pas dépasser les 165 kilos**

Le poids du passager déduit, nous disposions donc de cent soixante-cinq kilos net pour : l'essence, l'huile, les pneumatiques, les roues de rechange, les pièces détachées et les outils, le matériel de camping, la nourriture

et les bagages personnels. Mon compagnon et moi sommes tous deux alpinistes, c'est-à-dire gens habitués à limiter leurs besoins au poids de leur sac, et cela nous facilite bien des choses.

Le colonel Nabal et M. Berteaux, l'actif directeur du Touring Club de France pour l'Afrique du Nord, nous ayant donné l'assurance que nous trouverions de l'essence à In-Guezzam, nous pouvions donc calculer nos besoins pour des étapes de cinq cents kilomètres au maximum.

Nous avons donc emporté : 60 litres d'essence (20 litres dans le réservoir plus deux jerricanes) ; 5 litres d'huile ; un jerricane d'eau de 20 litres et une guerba\* (peau de bouc de 35 litres), mais le plein d'eau complet ne fut fait qu'au départ de Tamanrasset ; de même qu'un supplément de 20 litres d'essence, prévu à cet endroit en cas de consommation anormale (ce qui ne fut pas le cas) ; des provisions pour six jours (pâtes, bouillons en sachets, dattes, etc.).

Deux roues de secours montées, plus un pneu et trois chambres à air neuves. Trousse à outils complète. Pompe à pied. Pièces détachées (aucune n'a servi), un cardan, condensateurs, vis patinées, bougies, une pelle aluminium (indispensable).

Quatre planches de désensablement en tôle d'aluminium, taillées dans des rebuts de carrosserie ; ultralégères, souples, elles ont parfaitement répondu à l'usage qu'on leur demandait ; pour une voiture légère, ces planches me paraissent plus pratiques et moins lourdes que les grillages spéciaux.

Ainsi équipée, notre voiture atteignait sa charge limite, et pourtant nous avons tout sacrifié au poids ; mais nous observions également toutes les règles de sécurité.

## **En route**

La voiture étant prête, notre contrat de dépannage passé en bonne et due forme auprès du Touring Club, comme le feraient de simples touristes, nous avons pris la route le 28 janvier au matin. Il pleuvait à torrents, et un éboulement dans les gorges de la Chiffa devait dès le début nous enseigner la patience. La petite voiture (la nouvelle 424 centimètres cubes) se révéla excellente grimpeuse, et à la tombée de la nuit nous étions à Laghouat.

Le lendemain, nous nous arrachions aux délices de l'hospitalité laghouatine. Un rapide déjeuner, le temps de remplir la guerba et nous repartions en direction de Ghardaïa. Jusque-là, nous étions encore sur une route goudronnée et notre voyage n'avait été qu'une longue promenade dans des paysages connus.

La piste commence à Noumerate, l'aérodrome de Ghardaïa, à vingt kilomètres au sud de la cité mozabite. Elle est tout de suite mauvaise, rocailleuse, pleine de silex et réclame de l'attention.

## **Et voici la piste**

Nous conduisons à tour de rôle et nous nous apercevons bien vite qu'avec cette voiture à la suspension extraordinaire, le danger vient justement d'une trop grande sécurité : on franchit les pires ornières sans ressentir aucun choc, on a tendance à rouler trop vite et il faut s'imposer une règle stricte : celle de ne pas dépasser les quarante-cinq kilomètres à l'heure. Un compteur judicieusement placé devant le conducteur permet de régler son allure au kilomètre près, et sera pour ce dernier un auxiliaire très précieux.

Nous roulons donc sans secousses sur la très mauvaise piste défoncée par les camionnages. À titre d'exemple, je dirai que notre batterie de cuisine – marmite,

poêle à frire, bouilloire, quarts en aluminium, etc. – est posée en vrac dans un panier et que la stabilité est telle que nous n'entendons aucun bruit de vaisselle. Ceux qui ont roulé à travers le Sahara, assourdis par les bruits de la cargaison qui tressaute et les gémissements de la carrosserie, saisiront tout de suite la nuance.

## Hassi-Fahl

Le soir du deuxième jour, nous sommes à Hassi-Fahl. Simple bordj\* à deux cents kilomètres d'El-Goléa, remis en état par le génie saharien et admirablement tenu par un Saharien de vieille souche, Vialas.

Le lendemain dans la matinée, nous arrivons à El-Goléa, constatant au passage les travaux gigantesques accomplis sur ce tronçon de piste par le génie saharien. Un immense radier\* permet de franchir facilement la zone ensablée. À aucun moment, nous n'avons eu la moindre difficulté.

À El-Goléa, nous mettons la voiture sur le pont pour vérifier la boulonnerie (car n'oublions pas que nous avons une voiture en rodage et que le kilométrage de son compteur correspond au départ de Paris). Comme tout va bien (il suffit de resserrer un écrou de filtre à huile Fram), nous décidons de repartir le lendemain matin de très bonne heure. Nous savons que la traversée du Tademaït, jusqu'à Miribel, est très mauvaise.

## Un mauvais passage : El-Goléa – Miribel

Nous comptons mettre deux jours pour aller d'El-Goléa à In Salah, « *chi va piano va sano*, etc. ». Départ dans la nuit.



Bientôt, nous abordons la grosse tôle ondulée et nous constatons avec joie que nous « l'absorbons » très bien. Puis le fond de sebkra\* sur lequel nous roulons se révèle bourbeux : il a plu dans la nuit sans que nous nous en soyons aperçus et la tornade a inondé la piste. Comme celle-ci est creusée par les raclages successifs, elle retient l'eau ; en plus, l'apport d'argile en fait un borbier peu sympathique. Finalement, nous nous enlisons ; une fois, deux fois, trois fois. Le mieux serait de sortir de la piste, mais comme il fait encore nuit, nous attendons le jour. Il ne tarde pas.

Alors nous pouvons rouler, en tout-terrain, dans une zone caillouteuse, et malgré toutes nos précautions, j'attraperai un silex peu avant l'escalade du Tademaït. Première crevaison, un pneu perdu, coupé sur le côté ! C'est un sérieux avertissement. Pourtant, nous allons lentement : cinq heures pour franchir les cent quarante kilomètres d'El-Goléa à Miribel.

## **Miribel – In Salah**

Miribel, que j'avais trouvé l'an passé en pleine animation, est aujourd'hui retourné à sa solitude : les géophysiciens, les « procédés decca » s'en sont allés ailleurs et tout a été démonté. Le vieux légionnaire solitaire qui garde le fort, ombrageux et serviable, taciturne et dévoué, nous facilite largement le casse-croûte. En route ! Reprenons le Tademaït, le vrai, l'immense plateau couvert de scories noirâtres. La piste est bonne et nous nous apercevons que nous pouvons tenir une meilleure moyenne, quarante, quarante-cinq à l'heure et cela sans jamais dépasser le cinquante-cinq à soixante... Finalement, nous voyons arriver en fin de journée l'akba\* d'Hassi-el-Hadjadj et entreprenons la descente grandiose vers les cuvettes d'In Salah.

Toute la journée, nous avons rencontré ou croisé des poids lourds, des voitures de reconnaissance, et réellement nous n'aurions pas attendu longtemps pour être dépannés si jamais le sort nous avait été défavorable. Toute cette circulation fait oublier que nous sommes en plein Sahara, dans une de ses régions déshéritées. Cette certitude d'être secourus rapidement enlève toute espèce d'appréhension, facilite les négligences, les oublis ; il faut se raisonner pour observer les consignes de piste, emporter sa réserve d'eau, de vivres...

## **Premier bivouac**

Les cent derniers kilomètres de piste sont excellents. Nous pourrions arriver ce soir à In Salah, mais Gérard et moi aimons par-dessus tout les bivouacs sahariens ; nous nous arrêtons sous un petit épineux, isolé de la hamada\* pierreuse. Le feu est allumé, la nuit tombe si brusquement que nous ne nous en apercevons pas, mais déjà une pleine lune magnifique baigne de sa clarté le désert silencieux. Calme parfait, troublé seulement par le chuintement de la bouilloire, le pétilllement d'une branche ! Deux petites gerboises, sautillantes et peu farouches, nous tiennent compagnie et surveillent tous nos gestes.

Lorsque nos sacs de couchage nous accueilleront, les petites bêtes, rassurées, viendront picorer les restes.

Il n'y a plus maintenant dans toute cette immensité des premiers âges de la terre, que deux hommes harassés de fatigue, qui dorment profondément sous le grand manteau d'étoiles. Tout à côté, dans la vaillante petite 2CV, la lune se reflète sur l'ivoire de la carrosserie, marquant d'une tache lumineuse l'emplacement de notre bivouac.

2 juin 1955

### III

#### Du Tidikelt au Hoggar

Au-delà d'In Salah, vers le sud, l'aventure prend corps. Pendant cent kilomètres le trafic reste intense, la piste étant fréquentée par les gros porteurs et les voitures de liaison des pétroliers, dont le nouveau forage est situé soixante kilomètres à l'ouest d'Hassi-el-Krenig ; après, il ne faut plus compter que sur une circulation réduite : pas d'horaires fixes ! On peut tout aussi bien rester trois jours sans voir passer une voiture, et tout à coup en croiser quatre ou cinq dans la journée. Il importe donc de se plier aux règlements, d'avertir télégraphiquement le poste suivant de l'heure probable de son arrivée.

### **Pleine lune sur le Tidikelt**

Nous avons quitté In Salah à seize heures, un samedi soir, avec l'intention très modeste de rouler quelques heures puis de bivouaquer avec, cependant, l'espoir si tout va bien de franchir avant la nuit les soixante kilomètres de sable par lesquels débute le trajet In Salah-Arak.

Jusqu'alors, nous n'avons pas eu à souffrir des ensablements ; la voiture s'est fort bien comportée. Cette fois, cela deviendra plus sérieux : profondes ornières, quelques nappes de sable lourd – pas encore du vrai fech-fech\*, mais quelque chose d'approchant – et nous sommes impatients de mettre la 2CV à l'épreuve. Tout se passe admirablement bien ; nous roulons en dehors de la piste, sans trop de mal, et bientôt dépassons le point extrême où la circulation est fréquente. Vers l'ouest une piste nouvelle s'enfonce, emmenant avec elle son ruban de forte tôle ondulée.

La nôtre, celle du Hoggar, devient franchement mauvaise, tôle ondulée, cailloux, ravinements ! Il fait nuit lorsque nous dépassons le puits de Hassi-el-Krenig, mais la dune est fidèle au rendez-vous.

« On s'arrête ?

— Essayons encore un peu ! On ne risque absolument pas de s'égarer. »

Peu après l'embranchement de la piste d'Amguid, la piste devient très roulante. Les falaises du Mouydir se profilent vers l'est, nous nous enfonçons dans des gorges énigmatiques toutes baignées de lune. Ce voyage dans la nuit est plein de poésie ; chaque tournant de la piste m'est familier, chaque silhouette de montagne connue. Par contre, mon camarade l'emprunte pour la première fois, et se montre très sensible au mystère qui se dégage de cette nature inconnue. Nous nous relayons au volant, insensibles à la fatigue, bercés par le ronronnement régulier des deux cylindres, et poursuivons notre chemin par cette nuit froide, sous un ciel criblé d'étoiles.

Devant nous, une trouée plus claire entre deux falaises.

« Tiratimine !

— La roche aux inscriptions ? demande Gérard.

— Nous allons nous arrêter un instant. »

## Les inscriptions de Tiratimine

C'est une chose étrange que l'habitude : il y a près de vingt ans, je passais ici pour la première fois angoissé, impatient, tendu, et voici que j'arrête la voiture en pleine nuit, au même endroit qu'alors, exactement devant la grande dalle luisante de clarté lunaire, toute semblable aux autres pierres qui bordent la gorge ; c'est bien là !

« Prends ta torche électrique. »

Le mince pinceau de lumière se promène sur les grès polis ; il fait apparaître les empreintes en forme de sandales – d'iratimen\* – les caractères tfinars\*, arabes ou coufiques, les inscriptions mystérieuses. Et cette découverte en pleine nuit, dans ce coup de sabre qui troue la falaise rocheuse, comme une faille de lumière dans la nuit, a quelque chose d'inquiétant, d'irréel, comme si l'on participait à une épopée révolue.

Retour vers la petite voiture blanche. Et le bruit du moteur qui fait s'évanouir tous les rêves, disperse les maléfices de la nuit, nous redonne le goût du départ !

## Tadjemout

Dans le lointain apparaît un grand dôme rocheux qui grandit lentement dans la nuit, jusqu'à nous masquer les étoiles.

« Le bordj de Tadjemout ! »

J'y passai en mai dernier avec Brouty\*, il faisait une chaleur torride, les chauffeurs sahariens reposaient dans la zeriba\* pleine de serpents, les mouches bourdonnaient, la vieille Nègresse nous apportait un peu de lait dans une calebasse ! Cette nuit, tout est silencieux ; la masse informe des cases de banco\* et de paille se confond avec le terrain ; seul le bruit du vent dans les palmes des jardins

couvre le ronronnement mécanique du moteur de son bruissement métallique plein de fraîcheur.

Nous passons sans nous arrêter.

Quarante kilomètres plus loin. Il est maintenant onze heures du soir ! Voici l'entrée des gorges d'Arak baignées de lune. Il y a sept heures que nous roulons. Nous avons franchi trois cents kilomètres ! C'est magnifique !

La piste se faufile le long des falaises, passe en corniche sur les sables mous de l'oued\*, atteint la large plaine enserrée entre deux chaînes de montagnes, qui sert de terrain d'aviation. Dans sept kilomètres, nous serons au bordj d'Arak. Nous y trouverons des chambres, des gens, de l'eau, du feu, de la nourriture...

« On campe ici ?

— Certainement ! Sans hésitation. »

Et tandis que l'un de nous déballe les sacs de couchage, l'autre recherche dans la nuit le bois nécessaire à la cuisson du repas. Bientôt c'est le renouvellement joyeux de la flamme, la féerie nocturne qui recommence, la chorba qui bout, et nous deux qui rêvons, ensablés dans nos cachabiahs\*, face aux mystères de la nuit saharienne.

## Arak

Le lendemain à l'aube, nous repartons. Il fait un froid très vif et nous branchons le chauffage, le soleil levant trace une ligne de feu sur la crête des falaises, puis parfois d'un seul coup embrase une tour, une paroi, révèle une faille. Les gorges d'Arak nous accueillent avec leur prodigieuse végétation ; le serpent vert éclatant des roseaux bruissants, des éthels\* et des tahlas\*, tranche sur la teinte fauve des éboulis. Tout le monde dort encore dans le bordj. Nous réveillons le radio ; d'abord pour lui signaler notre arrivée, ensuite pour qu'il avertisse Tamanrasset de notre départ. Nous faisons un brin de conversation avec le gardien, avec

les géographes de l'IGN, mangeons un morceau et repartons.

Je vous ai déjà décrit le passage d'Arak. J'éprouve cette fois de la joie à le présenter à mon compagnon, à suivre dans ses yeux la progression de son émerveillement. Afin qu'il puisse mieux contempler, j'ai pris le volant ; au passage, des gazelles s'enfuient, plus loin c'est un envol d'oiseaux aquatiques non identifiés : hérons ou grues couronnées ? La piste excellente monte rapidement avec parfois des passages à fort pourcentage. Voici le petit puits d'Amsir, il y a dix mois j'y avais levé un rarissime cynhyène, puis brusquement le plateau supérieur du Mouydir, alternant ses plages immenses de sable blanc et ses îlots rocheux. Dans les gorges de Meniet, les gazelles viennent nous narguer ; plus loin, c'est la découverte grandiose de la Tefedest. L'éperon lointain de la Garet El-Djenoun, dominant les sables – deux géologues algériens viennent d'en accomplir vingt ans après nous la difficile deuxième ascension.

Enfin la haute masse compacte du rocher de Tesnou qui grandit jusqu'à nous écraser. Des géologues ont installé leur campement au milieu des rochers bizarres qui encombrent le pied de la montagne. C'est dimanche, ils flânent sous la tente, font toilette, lisent, améliorent leur installation. Ils mènent une vie rude, intéressante et poétique dans cette nature démesurée.

## **De Tesnou à In-Ekker**

La piste devient moins roulante, avec quelques ornières profondes et ensablées, de la tôle ondulée, mais c'est sans encombre que trois heures plus tard nous nous arrêtons devant le bordj d'In-Ekker. Rapide collation, vérification de la voiture, et en route ! Peut-être serons-nous ce soir à Tam ?

Nous y arriverons vers dix-neuf heures. Tout s'est bien passé, mais nous avons fait connaissance depuis In-Ekker avec les frayées profondes qui nous obligent à rouler à cheval sur l'ornièrè, et parfois une roue dans l'ornièrè et l'autre sur le talus ce qui donne une inclinaison redoutable à notre voiture. Mais nous connaissons maintenant ses possibilités, et il est bien rare que nous soyons pris en défaut. Nous passons Im Amguel, avec sa mer de roseaux, et le vert de ses orges, les sites chaotiques qui suivent et qui annoncent le début du Hoggar. Depuis InEkker, la fine aiguille de l'Illamane se dresse sur l'horizon de l'est, largement épaulée au nord par le volcan éteint du Tahat. Un peu partout se profilent d'étranges clochetons, des masses de blocs gigantesques entassés les uns sur les autres et défiant les lois de l'équilibre.

## **... Voici le Hoggar**

La lumière a changé après les fauves et les ocres du Mouydir et des gorges d'Arak, après les bleutés des granits de la Tefedest et de Tesnou, nous pénétrons dans les chaos volcaniques du Hoggar : les roches sont noires, violettes, sinistres, la lumière est étincelante, la chaleur très forte dans les bas-fonds. Les oueds qui dévalent de l'Atakor sont parfois de véritables fleuves de verdure avec leurs forêts d'éthels ou de tahlas. Parfois la piste les emprunte, et la voiture peine beaucoup dans ces sables blancs, pulvérulents, surtout lorsque la gorge est telle qu'il est impossible de sortir des traces. Nous employons la première vitesse sur plus d'un kilomètre, et avec un seul ensablement nous arrivons à Tit. Une ultime crevaision nous empêchera d'arriver de jour.

Quelle étrange sensation que cette course nocturne à travers ce chaos rocheux sinistre enchevêtré de ravins,



d'oueds, de gorges, que la piste franchit par des akbas bien tracés, mais fort pentus.

Et voici tout à coup dans le lointain quelques feux qui scintillent, ils brillent comme des rubis dans la nuit. Ce sont les feux de signalisation des poteaux de la TSF et de la météo. Ce sont les seules lumières visibles avec ses maisons basses, couleur de la nuit, confondue avec elle dans le relief tourmenté du Hoggar.

## **Tamanrasset**

On débouche brusquement devant l'hôtel. Les amis nous attendent. C'est dimanche. Il y a du bruit, de l'animation, militaires et touristes fraternisent au bar. La foule quoi ! Encore tout étourdis par notre longue randonnée, nous nous laissons happer, questionner, interroger.

« On partira demain à midi ! » décidons-nous.

Nous sommes à deux mille soixante-dix kilomètres d'Alger, notre vaillante petite voiture est intacte. Mais il reste à franchir les mille kilomètres qui nous séparent d'Agadès, et cela c'est une autre histoire ! Nous le savons, demain commencera véritablement l'aventure. Mais il sera temps d'y penser à l'aube !

Fêtons ce retour au Hoggar.

3 juin 1955

## IV

On a souvent besoin d'un plus petit que soi

Hier soir, chez cet ami Lherpinière, nous étions tous optimistes. « Vous êtes venus jusqu'ici, vous passerez bien ! » disait l'un. « D'abord, toi, tu connais ! » disait l'autre. Vais-je avouer que, jusqu'à présent, j'ai effectué tous mes voyages au Sahara à bord des solides camions de la SATT\*, ou sur des voitures militaires ? Laissons-nous porter par la réputation.

Bien sûr, s'il s'agissait d'aller jusqu'à In-Guezzam à dos de chameau, je n'aurais aucune inquiétude ! Un chameau, ça arrive au jour et à l'heure prévue, pas de pannes... Mais une automobile... Même une petite merveille comme la nôtre, si vaillante d'Alger jusqu'ici, ça peut vous laisser en panne pour de bon.

« Vous avez de quoi réparer ?

— Bien sûr ! »

Ce que nous n'ajoutons pas, Gérard et moi, c'est que nous savons tout juste nettoyer un carburateur, changer une bougie – avec deux cylindres pas moyen de se tromper – et à la rigueur, démonter une roue et réparer une chambre à air. On nous a bien montré dans le détail comment changer les cardans, comment démonter le bloc de la distribution, changer de bobine, régler les vis

platinées, mais nous prions saint Christophe de n'avoir pas à essayer nos talents de mécaniciens.

## Ultime révision

Mais finalement je suis rassuré, car à Tamanrasset il y a Coquet. Et Coquet, c'est un peu le saint-bernard des automobilistes sahariens. Il vit au Hoggar depuis un quart de siècle, mais cela n'a amoindri aucune de ses qualités et ce solide Dauphinois est toujours prêt à rendre service. Quand son travail de l'annexe et ses responsabilités de chef d'agence d'Air France sont terminés, il aide volontiers les amis.

Il me prend à part :

« Tu veux partir vers midi ?

— Oui, de façon à nous sortir des djebels avant la nuit.

— Tu as raison ! Amène la voiture demain matin à six heures. On va te l'ausculter minutieusement !... »

Et le lendemain, on cale la petite bagnole blanche sur un pont de graissage, et notre ami Coquet se glisse dessous, vidange, nettoie, resserre, fait tourner le moteur ! Bientôt il a terminé.

« Tout est en ordre. Rien n'a bougé. On peut casser la croûte tranquillement ! »

De mon côté, j'ai rempli la guerba, vérifié les provisions et Gérard a accompli les formalités télégraphiques. Si d'ici trois jours nous ne sommes pas arrivés à In-Guezzam, notre contrat de dépannage jouera.

Des amis belges nous attendent à Tamanrasset. Ils se rendent au Congo à bord d'une puissante voiture suédoise. Lui en est à sa cinquième traversée ; son expérience aidant, il a réussi à alléger au maximum sa voiture ; il doit passer pratiquement partout dans un ensablement ; ne sont-ils pas deux poids légers pour une voiture capable de porter six cents kilos au bas mot ?

« Si vous le permettez, propose l'homme, nous ferons route ensemble !

— Nous allons vous retarder, nous roulons très lentement avec notre 2CV !

— Oui, mais vous roulez sûrement ! Je vous propose une entraide jusqu'à Agadès. Il vaut mieux être deux voitures qu'une, dans la traversée d'In-Guezzam. »

Nos scrupules, nos craintes de retarder nos amis provoquent une hésitation. Ils s'en aperçoivent, mais nous avons affaire à de vrais conducteurs sahariens.

« Nous nous attendrons dans tous les endroits difficiles, nous nous regrouperons à des points précis... »

Acceptons avec plaisir ! Ceux-là ne seront pas une gêne, au contraire nous serons leurs obligés ; ne nous déchargent-ils pas d'un jerricane d'essence, et d'un jerricane d'eau : quarante kilos de moins, ça compte pour le trajet que nous avons à accomplir !

À midi précis nous partons, salués par nos amis de Tamanrasset qui nous souhaitent bonne chance. Nos amis partiront une heure plus tard, car au début la piste est roulante et ils nous rattraperont facilement.

## **Agadès : 960 kilomètres !**

Allons ! Cap au sud ! Un écriteau : In-Guezzam 420 kilomètres, Agadès 960 kilomètres... Au-delà commence l'Afrique noire.

Dès le départ de Tamanrasset, la piste se faufile avec effort dans le chaos rocheux ; elle est ravinée par les eaux, caillouteuse, assez mauvaise, mais son tracé est excellent. On voudrait avoir le temps de regarder le paysage bouleversant du Hoggar, ce désert pétré qui serre le cœur, ces défilés entre des parois de roches brûlantes, où de temps à autre la note gris pâle d'un acacia tempère la rudesse des teintes ; mais c'est pour nous chose

impossible ! Nous savons maintenant par expérience que notre principal danger est celui de l'éclatement ; la 2CV a des pneus trop fragiles, le moindre silex les entaille, et le conducteur doit se livrer à de véritables acrobaties pour éviter les centaines d'écueils qui jalonnent la piste.

« Le passager pendant ce temps a tout loisir de contempler le paysage », direz-vous ! Ce serait méconnaître l'esprit d'équipe.

Depuis que nous sommes à bord de cette petite bagnole, nous formons un tout : voiture, conducteur et passager. Si la piste est mauvaise, nous souffrons, si le conducteur peine, son compagnon fatigue autant que lui ; l'un a les yeux fixés sur le compteur pour ne pas dépasser malgré lui les limites que nous nous sommes fixées ; le second signale à haute voix les dangers que l'autre ne pourrait peut-être pas apercevoir.

Mais tout en marchant prudemment, nous avançons régulièrement. Les Belges nous rejoignent au kilomètre 60. Ce qui pour nous a été extrêmement délicat, en raison de la faiblesse de nos pneumatiques, n'a été qu'un jeu pour leur voiture équipée de pneus à forte section, et à sculptures bien dessinées.

## **Les sables de Tedjerine**

Nous abordons l'oued Tedjerine. Avec la cuvette le Laouni dont nous parlerons plus loin, il constitue l'une des principales difficultés du parcours : quarante kilomètres de sables meubles, constamment charriés par les crues, dans le lit d'un oued large de deux cents mètres, encaissé entre des parois rocheuses qui ne permettent aucune échappée ; ajoutez à cela la multitude des traces, des frayées, les chausse-trappes des ornières laissées par les nombreux ensablements qui nous ont précédés. Ici, nous verrons véritablement comment se comporte la petite voiture ;

n'oublions pas que sa puissance est bien faible par rapport à son poids !...

C'est mon tour de volant. Je pars un peu au hasard, sondant les passages et presque aussitôt m'ensable profondément ; ça commence bien ! Grâce aux tôles d'aluminium, nous nous tirons facilement d'affaire. Puis l'expérience vient qui permet d'éviter les sables mous de l'oued, de rechercher pour rouler les bancs de sables durs laissés par les crues. Il n'y a pas de cailloux, il faut foncer à la limite de la sécurité, quarante kilomètres à l'heure (*sic*), afin d'augmenter l'adhérence, couper et recouper les vieilles traces, reprendre haleine lorsque le sable porte sous les roues, et finalement une heure plus tard la 2CV triomphe à son honneur des sables de l'oued. Nos amis belges nous rejoignent ; eux se sont joués du passage, ils n'en sont que plus impressionnés par la tenue de notre petite voiture.

« Vous pouvez être tranquille maintenant ! Vous passerez la cuvette de Laouni... »

La cuvette de Laouni ! Les sables pourris de Laouni ; le terrible fech-fech recouvrant des bancs de rochers bleus aux arêtes coupantes comme des rasoirs. Nous la traverserons demain, car pour ce soir notre but est atteint ; il est quinze heures trente, nous sommes sortis des montagnes, nous avons franchi Tedjerine jusqu'au kilomètre 200, la piste est désormais roulante.

« Nous partons devant, disent les Belges. On se donne rendez-vous vers la balise 190 ; au pied de la grande montagne en forme de pyramide tronquée ; nous vous ferons des signaux lumineux ! »

Ils s'éloignent à vive allure sur un grand plateau rocailleux. Bientôt le panache de fumée qui semble les poursuivre s'étire au bord de piste et s'évanouit, poussé vers l'ouest par le vent perpétuel du Sahara.

## **L'imprévisible**

Gérard et moi continuons notre voyage à petite allure : cinquante à cinquante-cinq kilomètres à l'heure ! Nous sommes heureux d'avoir surmonté les difficultés du Tedjerine, la récompense est proche. Bientôt ce sera le bivouac, dans la nuit magnifique sous les étoiles ; certes, demain, il y aura encore Laouni ! Pourquoi toujours s'inquiéter à l'avance, penser au lendemain ? À chaque jour suffit sa peine...

Au fond d'une vaste dépression, on découvre tout à coup la masse rouge de la Volvo suédoise.

« Tiens, fait Gérard, surpris, les Belges sont arrêtés ? Le rendez-vous est pourtant bien plus loin.

– Ils doivent être en panne ! »

Ça nous paraît invraisemblable. Pourtant ! Il est nécessaire que je vous décrive exactement l'état de la piste à cet endroit.

Elle traverse une grande cuvette sableuse bordée de collines rocheuses, coupée en son milieu par le lit à peine marqué d'un oued. La piste est une ligne droite sur près de cinq kilomètres, elle est jalonnée aux deux extrémités de la dépression par deux redjems\* de pierre. Un radier important construit par le génie saharien à l'époque du Rallye du Cap, facilite le franchissement d'une zone de sables mous.

Il est empierré, plein de silex coupants, déchaussé par les tornades, et je préfère prendre une dérivation frayée dans les sables, le risque d'un ensablement valant mieux que la perte d'un pneu. Nous traversons lentement le passage difficile et brusquement nous apprenons le drame.

Marchant à grande allure, nos amis belges se sont aperçus trop tard que le radier avait été emporté par une crue sur huit mètres de largeur, ils ont franchi cette brèche d'un mètre cinquante de profondeur d'un seul bond, puis leur voiture redécollant en arrivant sur la rive opposée comme elle l'aurait fait sur un tremplin a rebondi douze mètres plus loin et s'est immobilisée. Miraculeusement, le conducteur agrippé à son volant n'a rien eu, par contre la

passagère a été projetée dans le pare-brise, et sérieusement blessée.

La Volvo suédoise, en apparence intacte, repose sur ses quatre roues, dans l'axe de la piste ; elle a décollé en deux bonds fantastiques ; le premier de huit mètres, le second de douze (mesurés par la suite) ; sans se retourner heureusement, mais son avant est enfoncé, son châssis tordu ; fait plus grave, la passagère étendue à côté de la voiture, le visage en sang, la figure tuméfiée, gémit et prononce des paroles incohérentes.

Il faut agir rapidement. Le conducteur est passablement commotionné ! Il y a cette jeune femme qui souffre, une voiture inutilisable, et nous sommes exactement à cent dix kilomètres au sud de Tamanrasset avec, entre le poste et nous, les sables mous de l'oued Tedjerine ! Le contrat de dépannage ne joue que dans trois jours. Il n'y a plus à hésiter, il faut faire demi-tour. Ne perdons pas une seconde.

Nous déchargeons complètement la 2CV, ne gardant à bord qu'un jerricane d'essence, dix litres d'eau et un sac de dattes ! Il n'est pas question de retourner tous les quatre à Tamanrasset. La voiture ne pourrait nous porter. Gérard Prohom va prendre le volant, il emmènera les deux Belges accidentés, quant à moi je l'attendrai sur la piste. Dans une demi-heure il fera nuit. Pourvu que tout se passe bien dans l'oued.

Vingt minutes après l'accident, l'évacuation est terminée. La petite voiture disparaît à l'horizon, s'enfonce dans les gorges violettes des montagnes. Le silence revient.

Il efface la phrase que prononçait comme un leitmotiv le conducteur de la Volvo : « Tout allait si bien ; la piste était excellente, j'ai oublié une seconde que j'étais au Sahara, j'allais trop vite, je voyais devant moi une ligne droite ininterrompue, et puis brusquement ce trou... J'ai oublié : au Sahara, le danger commence quand la piste devient facile. »



Un oubli qui aurait pu coûter cher.

4 juin 1955

## V

### Nocturne et vent de sable

Le soleil a disparu comme la voiture emportant les accidentés vers Tamanrasset s'engloutissait dans le chaos rocheux du Nord. Avez-vous déjà connu l'intégralité de la solitude ? Celle de l'homme isolé dans sa faiblesse, loin de ses semblables ? Cette solitude qui faisait écrire à Saint-Exupéry, perdu dans le désert de Libye et voyant venir enfin vers lui un nomade sauveteur : « En le voyant, j'ai compris soudain la valeur de la présence humaine. »

### **L'heure où l'âme s'allège**

Me voici donc seul ; mon compagnon accomplit sa mission de secours. Seul !

La nuit va venir ! Encore une fois le miracle s'accomplit. Qui saura décrire ces heures merveilleuses du soir où rien ne vient troubler le flot lent et continu des pensées les plus secrètes. On croit que le désert pèse alors sur vous de toute son immensité ; il n'en est rien : le ciel nous enrobe de son envoûtement scintillant, de la terre monte un silence extraordinaire, et la conjonction de cette

lumière stellaire et de ce silence vivant, de ce paysage sélénique ainsi composé jaillit subitement une invitation à la méditation, à la prière. On comprend tout à coup la révélation de Psichari, la conversion *in fine* de Michel Vieuchange\* agonisant. Oui ! En ces heures étranges, on a le sentiment d'une dissolution très lente du corps humain ; notre défroque de chaux, de sel et d'eau se désintègre et voici qu'il ne reste plus que l'âme, l'âme dépouillée, inquiète, quêtant sa vérité, dans les signes du ciel.

## **Angoisses du soir**

À toutes ces révélations s'ajoute ce soir, pour moi, une angoisse poignante. Je vais et viens sur le sol rocailleux de cette prison sans limites. Il y a trop de calme en moi après tant d'action ; tout à l'heure encore, nous étions entraînés par l'acte résolu de cette traversée saharienne, tout s'annonçait bien ; il a fallu un dixième de seconde d'inattention, une coupure de piste de sept mètres.

Dites-moi bien ! Qu'est-ce que ça représente sept mètres, sur un parcours de cinq mille kilomètres ? Laissez-moi rire ! Ces sept mètres ont suffi pour tout détruire de la belle ordonnance du voyage. Cet accident qui, au fond, ne serait qu'un simple incident s'il s'était déroulé dans la banlieue d'Alger prend ici la proportion d'un drame, car il nous fait mesurer brutalement la petitesse de nos moyens, la grandeur et la force de la nature.

## **Pleine lune...**

La nuit vient vers moi de l'est à folle allure, l'œil peut encore prendre appui sur les fonds rougeoyants du couchant, mais déjà les montagnes s'estompent, à peine

ourlées d'une ligne pourpre, puis se résorbent dans le chaos rocheux. Précédée d'un souffle frais, une pâle lueur naît de l'obscurité ; bientôt la lune étendra sa laitance sur la terre, comme un baume sur mes angoisses secrètes. Celles-ci sont encore vives. Je sais quelque part dans cette nuit saharienne, une toute petite voiture qui porte en elle tous les espoirs ! Comment Gérard franchira-t-il les sables du Tedjerine en pleine nuit ? Mon imagination suggère le reste : la blessée est peut-être plus gravement atteinte qu'il ne paraissait. Ces blessures de la tête, c'est tout ou rien... Il faut soigner aussitôt !

Tout, autour de moi, s'est statufié en ombres d'ébène. Touffes de m'rokba\*, entre lesquelles chante la brise, blocs épars dispersés sur le plateau... Et mon regard reste fixé sur le nord ; parfois je tends l'oreille, comme si je pouvais entendre encore le bruit de leur moteur... Pourquoi s'alarmer, Gérard conduit bien, il est prudent, il a, à ses côtés, un sportif endurci, à eux deux ils passeront... À moins qu'une panne ne vienne les arrêter. Dans ce cas, ils devront attendre trois jours dans l'oued l'arrivée du dépannage ; auront-ils la sagesse d'économiser l'eau ?

### **... et sérénité**

La lune déborde les montagnes et sa lumière déferle comme un blême raz-de-marée dans la cuvette ensablée. Lorsqu'elle m'atteint s'évanouissent toutes les alarmes, angoisses et autres prémonitions. Des gestes méthodiques, humains, matérialistes vont se succéder. D'abord faire du feu : quelques touffes sèches, des branches de thalas apportées par les crues, la flamme jaillit, crépite. Je ne suis plus seul, la flamme est une chose vivante, qui grandit, geint, s'affaisse, puis repart, dévorant tout ce que je lui apporte. Et sur ce brasier cuit doucement l'ancestrale chorba saharienne...

La lune joue sur les phares et les glaces de la voiture accidentée dont la masse immobile repose non loin de là, sombre et sinistre, et parfois ce double reflet me parvient comme le regard inquiétant d'un monstre aux aguets.

Glissons-nous dans le sac de couchage. La lune est si violente que je dois me couvrir le visage du chèche pour dormir. La paix du désert s'étend sur moi. Le vent peut siffler à mes oreilles, disperser parfois des brandons enflammés arrachés au foyer brasillant (il peut même hurler à la mort dans la carcasse métallique de la carrosserie, qu'importe !). Il n'y a plus de sortilèges possibles ; tout est rentré dans l'ordre. Je calcule : les autres doivent arriver à Tamanrasset... demain, demain...

Mais de quoi demain sera-t-il fait ?

## **Quand le jour vint...**

Il a fait très froid cette nuit. Et bien avant le lever du soleil, je m'extrais du sac de couchage et rallume le feu. Le paysage rigoureux de pierres, de sable et de touffes sèches m'est devenu familier. Si tout va bien, Gérard sera là dans la matinée... En attendant, occupons-nous ! Vous pensez peut-être qu'on peut s'ennuyer au Sahara ? Pas un instant. Il y a toujours quelque chose à faire, à apprendre. Lisons, voulez-vous, les signes de la nuit. Des gazelles sont venues au pâturage, il y a deux heures à peine ; peut-être sont-elles encore en train de broutiller de touffe en touffe, très proches et pourtant invisibles. Suivons leurs empreintes bien marquées. Elles sont vagabondes et fantaisistes ; ici les gracieuses antilopes ont piétiné le long d'un bosquet de thalas, là elles ont arraché du bout des lèvres les fleurs sèches du drinn\*, les tiges craquantes du r'tem\*, puis, désireuses de changer de menu, elles ont poussé un petit trot en plein sable sur quelques centaines de mètres : l'herbe devait être meilleure là-bas... Quelque

girgir\* juteux et plein de sève, ou bien du chir arborescent à parfum de Roi mage ! Je poursuis ma quête, derrière la trace pointillée, légère, vive et capricante ; les bêtes restent invisibles, mais je les sais cependant quelque part, me narguant, jouant peut-être avec moi, comme le faisaient ces jeunes isards surpris dans une haute vallée pyrénéenne et qui tournaient autour d'un gros bloc de granit, ayant l'air de dire : attrape-moi si tu peux... Comment trouver le temps long ? Déjà le soleil plombe. Il est très chaud, nous sommes presque à deux cents kilomètres au sud du tropique et ça compte ! Je découvre du bois mort, le temps d'en ramasser un fagot pour notre provision personnelle, de revenir au campement, et déjà j'entends dans le lointain la chanson métallique du moteur ; bientôt vient en ricochant vers moi le flocon opaque de poussière qui pousse devant lui la tache blanche de la 2CV.

## **Incident terminé**

Gérard me fait des signes d'amitié ; son compagnon est là, le visage rasséréné, pas besoin d'interroger, tout va bien... Il est huit heure et demie.

« La nuit nous surprend dans le Tedjerine, on s'est pas mal ensablé, mais à neuf heures nous étions à Tamanrasset...

— La blessée ?

— Tout va bien, blessures superficielles, la radio n'a décelé aucune fracture, quelques points de suture, dans huit jours il n'y paraîtra plus.

— Tu dois être fatigué ?

— Nous sommes repartis à cinq heures du matin, avec l'expérience et la légèreté nous sommes passés sans un ensablement. Coquet viendra dans la journée avec une plate-forme charger la Volvo et la ramener à Tam... Incident terminé ! »

Quant à nous, il ne faut plus tarder. Nous avons pris un jour de retard... La chaleur est forte et je prévois un violent vent de sable en perspective. Nous rechargeons la 2CV et repartons vers le sud, salués par les adieux reconnaissants de notre ami belge, qui attend sur place la voiture de dépannage.

## **Vent de sable**

Comme prévu, le vent de sable se lève vers dix heures du matin, alors que nous avons terminé la partie roulante de la piste. Celle-ci s'étirait entre de hautes garas\* noires posés comme des pyramides sur un plateau de sables mous, puis les bancs rocheux sont apparus, prélude aux difficultés de Laouni. Imaginez de longues arêtes de pierres bleues sortant du sable comme une échine de saurien, entre elles du sable pourri, du vrai fech-fech, qui tourne au noir à mesure qu'il est creusé. Nous évitons pas mal d'ensablements, de justesse, et nous poursuivons dans un paysage opaque, dans une atmosphère cuivrée, à travers laquelle le soleil apparaît comme un disque de plomb fondu. À ras du sol, le vent chasse la marée des sables, parfois des rafales nous secouent violemment, mais bien protégés dans la cabine, toutes vitres baissées du côté du conducteur (on ne pourrait résister au picotement douloureux des cristaux projetés avec force sur le visage), nous atteignons une nouvelle zone où la piste inexistante est remplacée sur un reg dangereux par des poteaux métalliques plantés de cinq kilomètres en cinq kilomètres. Les traces de nos prédécesseurs sont innombrables, elles constituent à vrai dire le grand danger d'ensablement, car les frayées sont recouvertes par le sable charrié par le vent, et parfois d'un seul coup notre voiture s'enfonce dans les ornières monstrueuses d'un gros poids lourd. Il faut agir rapidement, non seulement la connaissance du sable est

indispensable, mais il importe de passer les vitesses à temps, de savoir couper à bon escient les vieilles traces.

## **Problèmes de navigation**

Par beau temps, le problème serait simplifié, on pourrait s'écarter très loin de la piste en conservant la vue des jalons, mais dans le vent de sable ceux-ci sont rarement visibles d'un point à un autre, et il importe de suivre la direction générale des traces.

Nous crevons une fois de plus sur un silex invisible caché dans une ornière. Profitons-en pour faire la pause. Une pause ? Peut-être ! Un repos, certainement pas ! Le vent est maintenant très fort. Le désert autour de nous est noyé dans une brume opaque, il est impossible de s'asseoir à même le sol, d'y résister aux tourbillons étouffants. Nous changeons notre roue, faisons le plein d'essence avec des ruses de Sioux pour ne pas laisser pénétrer le sable dans le réservoir ; renonçons à compléter le plein d'huile : le remède serait pire que le mal, bien qu'un filtre Fram se soit montré excessivement efficace. Il faut repartir. À tour de rôle, nous puisons dans un sac de dattes placé entre nous deux, toutes les deux heures nous buvons un grand quart d'eau à la guerba. La conduite devient difficile, la visibilité réduite réclame beaucoup d'attention. Il est certain que pour des touristes non entraînés, rouler dans ces conditions présenterait de réels dangers d'égarement.

Nous continuons sans prendre de repos. Toujours cap au sud. Voici maintenant de nouvelles arêtes rocheuses, des passages imposés entre les cailloux coupants, où le sable a été tellement bouleversé par les passages que nous nous y ensablons jusqu'au châssis... Nous abordons Laouni. Allons, les difficultés vont commencer !

Et le vent de sable qui devient plus violent !

5-6 juin 1955



## VI

Aux prises avec le fech-fech des dunes de Laouni

Nous abordons la cuvette de Laouni et ses grandes difficultés vers midi. Par vent de sable violent, grosse chaleur, visibilité médiocre, avec peu d'espoir que le vent tombe avant le coucher du soleil. Nous décidons cependant de continuer. Nous nous étions ensablés profondément juste à l'entrée des mauvais passages. Il n'était guère possible de faire autrement ; alors que sur le reg précédent, on pouvait facilement s'écarter à droite et à gauche des traces et parfois à grande distance de celles-ci, le relief nous avait ramenés insensiblement vers ce goulot étroit, balisé par une poutre en fer, sorte de col ensablé entre deux bancs de rochers bleus.

### **L'école de la patience**

Alors que les ensablements précédents s'étaient soldés par une pose de tôles rapides, nous constatons tout de suite qu'il serait vain de chercher dans ces parages un banc de sable ferme par avance. Cent mètres nous séparent de la première arête rocheuse, nous les ferons à

coups de tôles, lentement, sans nous arrêter, coordonnant nos efforts : 1° dégager les roues à l'aide de la pelle ; 2° poser les tôles ; 3° embrayer, monter sur les plaques métalliques ; 4° s'enfoncer à nouveau et recommencer. Malheureusement, le passage est en montée et le feuch-feuch très lourd. Il faut ainsi trouver une solution continue pendant des heures. L'un de nous part en reconnaissance à pied.

On peut affirmer comme règle que le sable qui s'enfonce sous le pied humain ou le pas du chameau ne tiendra pas sous le pneu de l'automobile.

Du haut d'un morne rocheux, nous essayons de découvrir à la jumelle un itinéraire convenable à travers les bancs de sable et les arêtes rocheuses ; mais le vent soufflant un rideau de sable épais jusqu'à un mètre de hauteur uniformise les teintes. Il est difficile sinon impossible de juger de la qualité du sol en fonction de sa couleur, comme on le fait généralement par beau temps.

Un point cependant reste acquis : il faut faire gravir à la petite voiture le sommet rocheux sur lequel nous nous trouvons. On aperçoit de cet endroit deux jalonnements qui se perdent dans les brumes ; lequel est le bon ? Mieux vaut les abandonner temporairement, car les traces d'ensablement y apparaissent sans interruption.

Nous envisageons de nous écarter vers l'est de plusieurs kilomètres, puis de revenir vers le jalonnement principal, une dizaine de kilomètres plus au sud. Ceci décidé, il faut encore amener la voiture sur la hauteur. Cela prendra une bonne petite demi-heure ! Patience ! Inutile de s'énerver, on place les tôles, on avance de deux longueurs, on recommence, cinq mètres par cinq mètres ! Bientôt, le conducteur peut s'appuyer sur quelques rochers, en prenant garde de ne pas accrocher le bloc moteur et de ne pas couper ses pneus ; mais tout se passe bien et avant de nous lancer avec décision sur le trajet choisi, nous faisons à la jumelle un dernier examen de l'immensité désertique.

## **L'esprit d'équipe**

Le conducteur ne s'occupe que de la conduite du véhicule, affaire de précision ! Le passager sert de navigateur, et c'est lui qui, ne perdant pas de vue les repères qu'il s'est assignés, donne les indications indispensables : « Fonce tout droit ! Évite le rocher bleu... Attention, fech-fech sur cinquante mètres... La première, bon sang, la première ! Ouf, ça passe... » C'est passionnant ! Nous parcourons ainsi une dizaine de kilomètres avec plein succès et nous voici encouragés ; il peut venter, souffler, nous passerons.

Cette traversée nous fait passer des plus sombres pressentiments – « ça y est, on est enlisé, on n'en sortira pas ! » – aux plus grandes joies : « Ça roule, fonce ! »

Nous reprenons haleine sur un autre tertre, nous recommençons la nouvelle étude minutieuse du terrain à parcourir, détection du fech-fech... pour cela les jumelles sont indispensables ! Grâce à elles, nous arrivons à découvrir aux limites de l'horizon embrumé la ligne mince de la balise sur laquelle nous devons constamment rester braqués.

Le parcours très difficile est d'environ cent kilomètres ; il se compose de plusieurs grandes cuvettes successives ; nous les franchirons en un temps record de trois heures.

Nous sommes surexcités par ce sport passionnant ! Nous n'avons presque rien mangé ni bu depuis cinq heures du matin, à l'exception d'un peu d'eau et de quelques dattes sèches, mais nous ne sentons pas la fatigue. Seul un peu d'énervement se fait jour qui va aller croissant, et qui est dû à l'influence pernicieuse du vent de sable, tout chargé d'électricité statique.

## **Le bordj de Laouni**

Nous découvrons avec une joyeuse surprise que nous avons terminé avec les grosses difficultés en voyant tout à coup dans une dépression l'ébauche d'une piste sur radier ; c'est ce qui subsiste des grands travaux accomplis par le génie saharien pour le premier Rallye du Cap ! C'est la preuve qu'une route transafricaine goudronnée tiendrait ! Quel bouleversement dans les transports sahariens ! Hélas, nous n'en sommes pas encore là.

Telle qu'elle est, déchaussée par les pluies, elle nous permet d'escalader au pas – en raison des silex – la forte colline sur laquelle se trouve le bordj abandonné de Laouni. Il se situe dans un endroit sinistre, au pied de montagnes rocheuses déchiquetées, auxquelles la brume sèche en suspens donne des formes fantasmagoriques.

« Déjà Laouni ? fait Gérard.

— Si la piste continue, nous atteindrons In-Guezzam ce soir ! »

La piste mauvaise et caillouteuse suit le faite des collines ; elle évite une nouvelle et longue dépression de fech-fech, mais sur ses roches nous crèverons une fois de plus. Plus de roues de secours ? Il est indispensable que nous atteignions In-Guezzam à quatre-vingt-dix kilomètres plus au sud !

## **Nos efforts sont récompensés**

Et voici que nos peines sont récompensées : passées les collines, nous abordons un beau reg, uni genre tanezrouft\*, roulant au maximum, légèrement descendant, sur lequel pour la première fois nous pouvons aborder les soixante kilomètres à l'heure au compteur... La joie est dans les cœurs. On a déjà tout oublié des efforts précédents. On aurait tendance à dire : « Quoi ! Ça n'était que ça, Laouni ? »

Vers le sud apparaît une mince ligne sombre qui va grandissant, s'élevant pour ne plus former qu'une barrière uniforme : le tassili\* N'Ahaggar. Nous pointons notre capot vers une dépression en forme de col, et bientôt j'identifie les roches étranges et découpées qui précèdent In-Guezzam. Le vent de sable a faibli, les horizons se dégagent, le soleil est déjà très bas sur l'horizon. Nous nous engageons dans une sorte de défilé : large oued de sable entre deux falaises de grès, où nous risquons plusieurs fois l'ensablement ; mais maintenant, notre technique est réellement affirmée et la visibilité permet de reconnaître le bon du mauvais. Cependant, la traversée de l'oued sur un radier bouché par des dunes en formation nous fera perdre près d'une heure. Il faut recommencer la manœuvre des tôles, nous sommes fatigués, les nerfs sont à fleur de peau, les caractères s'aigrissent, c'est l'heure où les meilleurs copains se fâchent. Lorsque nous nous en sortons, il est très tard, il n'y a plus de soleil et la nuit ne va pas tarder. Cependant, nous savons que le trajet est désormais facile, la piste bien marquée, avec de courts passages de sables mous et des frayées impraticables qu'il faut éviter en sortant franchement dans la nature.

## **Rencontre au crépuscule**

Nous croisons dans ces solitudes trois Land-Rover conduites par de jeunes Sud-Africains venant du Cap. C'est toujours une chose étrange que ces rencontres en plein désert. Chacun s'interroge, eux nous encouragent en nous disant que tout est désormais facile jusqu'à In-Guezzam ; ils n'ont pu partir que très tard en raison du vent de sable. De notre côté, nous leur conseillons de bivouaquer à la sortie des gorges pour ne pas s'égarer sur le grand reg où les traces sont multiples. On se sert la main : « Bye bye ! »

Chacun disparaît dans le crépuscule, s'enfonce dans sa solitude.

Nous roulons aussi vite que nous le pouvons, espérant l'impossible : arriver avant la nuit. Mais elle nous rattrape, nous engloutit, nous enrobe, et nous n'avons plus désormais devant nous que le mystère et l'aventure. Notre vision se limite à l'espace balayé par les phares. On suit désormais aveuglément la piste ; en pleine nuit, il est à déconseiller absolument de s'en éloigner. Combien d'automobilistes ont de la sorte manqué le bordj d'In-Guezzam, tapi au milieu des dunes et invisible ?

## **Échec à cinq kilomètres du bordj**

Malheureusement, quelques passages de sable nous font perdre beaucoup de temps, et vers dix-neuf heures, nous décidons d'arrêter ; nous nous sommes ensablés profondément, un pneu à plat et une reconnaissance à pied faite avec l'aide d'une torche électrique laisse entrevoir un assez long mauvais passage ; mieux vaut attendre le jour ! Nous vérifions la distance parcourue au compteur : nous sommes exactement à cinq kilomètres d'In-Guezzam. Dommage ! Si près du port.

Gérard est parti ce matin à cinq heures de Tamanrasset. La 2CV a donc parcouru de cinq heures à dix-neuf heures quatre cent quinze kilomètres difficiles en quatorze heures de route, sans autres arrêts que ceux provoqués par les ensablements ou les crevaisons. Nous avons compté deux jours pour cette étape ! Nous pouvons être satisfaits : la vaillante petite 2CV a égalisé les plus fortes voitures et même les tout-terrain. Ces constatations calment nos nerfs à fleur de peau. Il était temps ! On commençait à se dire quelques aménités. Mais la réussite efface tout et c'est donc très satisfaits que nous préparons notre bivouac. La tempête de sable reprend avec violence.

Nous construisons une sorte d'abri avec les tôles de désensablement, et ainsi protégé du vent, notre feu de bivouac pétille et étincelle. Lorsque nous aurons mangé, nous recouvrirons de sable les braises chaudes, puis nous nous coucherons dessus ; rien de meilleur pour les reins ! Ensuite, bercés par les hululements du vent, nous pourrons rêver sous les étoiles. Durant toute cette longue journée passée à se battre contre vent de sable et fech-fech, nous n'avons pas eu une minute de répit. Pas de place pour le rêve, aujourd'hui !

Cette nuit sera notre revanche. Nous avons échoué à cinq kilomètres du bordj ? Et après ! Qu'importe In-Guezzam, ses chambres d'hôtes, son puits ! Ne sommes-nous pas mieux ici, couchés comme des momies dans nos trous de sable. Imprégnés dans la terre, confondus avec le désert, tandis que sur nos têtes bascule lentement la Grande Ourse !

7 juin 1955

## VII

### In-Guezzam aux frontières sud de l'Algérie

Le vent de sable a duré toute la nuit, contrairement aux règles établies qui veulent qu'il cesse à la tombée du soleil, mais nous étions si las que nous avons dormi d'un trait jusqu'à cinq heures du matin. Nous avons découvert alors le paysage qui nous entourait : nous étions dans une sorte de large vallée bondée de monticules rocheux et de blocs de grès, et la piste bien marquée s'enfuyait vers le sud, franchissant de nombreux bancs de fech-fech. C'est au milieu d'un de ces bancs que notre voiture s'était immobilisée hier soir.

L'un de nous a dégagé les braises encore chaudes sous le sable : un petit jet d'essence, quelques branches et voici le café qui chauffe. Une roue est à plat, et malheureusement nous n'avons plus de roues de secours. Cependant comme notre pneu s'est effondré lentement, nous le regonflons à l'aide de la pompe à pied, espérant qu'il voudra bien tenir encore quelques kilomètres. Le lieu est en effet mal choisi pour une réparation, le sable gicle de tous côtés et nous cingle. Vite, partons ! Ce qui, dans la nuit, nous paraissait obstacle insurmontable n'est, somme toute, qu'un petit ensablement de plus.

De jour, nous l'aurions évité en sortant de la frayée ; c'est ce que nous faisons ce matin, et dix minutes plus tard,



brusquement, sans transition, dans un bas-fond où poussent quelques éthels, nous apercevons le quadrilatère de pisé du bordj.

## In-Guezzam

In-Guezzam ! La clef des voyages transsahariens par le Hoggar. Le bordj fantôme, neuf mois sur douze noyé dans le vent de sable, perdu dans une solitude absolue à mi-chemin entre Tamanrasset et Agadès. Quinze kilomètres plus à l'est commence l'Afrique-Occidentale française ; mais cette frontière n'est qu'une ligne imaginaire coupant le même désert ; In-Guezzam, c'est le Sahara absolu.

C'est un relais précieux ; il a connu des heures de gloire et des vicissitudes ; bordj militaire, hôtellerie gérée par les Transports tropicaux – c'était alors la belle époque des grands cars pour touristes millionnaires, celle où la piste à peine fréquentée était encore possible –, abandonné, puis repris en compte par le génie saharien, il est gardé actuellement par deux radios du génie saharien. L'un d'eux cumule les fonctions de chef de poste, radio, hôtelier et distributeur d'essence ; l'autre est en mission à Tamanrasset ; son compagnon, un grand dur à cuire, silencieux et réfléchi, nous offre le café de l'amitié, cependant qu'ayant fait pénétrer la 2CV dans la cour, nous procédons aux indispensables révisions.

« On vous attendait hier soir, le colonel Florimond a aperçu vos lumières vers dix-neuf heures, tout près ; on avait préparé la chorba, on a bien compris que vous baraquiez\* sur place...

— À une demi-heure près, nous arrivions !

— Ici ou là-bas, fait-il, ça ne change pas grand-chose. »

En effet, que peut-il nous offrir malgré son dévouement, sinon des cases de banco emplies de sable,

l'eau du puits et le foyer pour cuire notre repas.

« Ça va peut-être se tasser. Qu'est-ce que vous avez dû prendre comme sable, hier, du côté de Laouni ?

— On était tellement occupé à éviter le fech-fech qu'on n'a pas eu le temps de s'apercevoir du temps. »

Plein d'huile, nettoyage du filtre Fram, emplissage du réservoir à travers le triple filtre d'une peau de chamois et de deux filtres métalliques – grâce à ces précautions minutieuses, nous n'avons pas eu à déboucher un gicleur –, mais surtout reconstitution de notre train de pneus et de roues de secours. Nous avons heureusement emporté trois chambres à air neuves ; le temps de démonter les roues, de les remonter, de vérifier minutieusement la pression. Nous sommes parés !

« On va tâcher de rouler le plus longtemps possible. Jusqu'à la nuit. »

Notre ambition n'est pas grande, il est déjà neuf heures.

« J'ai promis d'être à Agadès le 10 février avant midi, le convoi du Ténéré part à midi... Si nous ne sommes pas là, ils vont s'inquiéter, fait Gérard.

— Que veux-tu que je te dise ? »

Il nous reste quatre cent quatre-vingt-dix kilomètres à parcourir. Avec beaucoup de sable, et ce vent, et les impondérables. Mieux vaut ne pas faire de projets !

## **Et de nouvelles difficultés**

Le moteur tourne rond – merveilleux petit moteur qui n'a jamais marqué un essoufflement, n'a jamais eu de ratés, a toujours répondu à nos sollicitations et fourni la pointe de puissance supérieure que nous lui demandions pendant les courts instants difficiles...

Nous faisons nos adieux au radio qui, déjà, tapote le télégramme nous annonçant à Agadès.

À l'abri des hautes murailles du bordj, il faisait relativement calme, et n'eut été le bruissement nostalgique du vent dans les éthels, personne ne se serait avisé de la violence des éléments déchaînés au-dehors. Mais ceux-ci prennent immédiatement leur revanche. À peine franchie la haute poterne, nous sommes aux prises avec les tourbillons de sable.

La piste d'Agadès débute par la montée d'une haute butte, mi-rocailleuse, mi-ensablée. À peine avons-nous fait cent mètres que nous nous enfonçons jusqu'au moyeu. En nous retournant, nous pouvons encore apercevoir les murs d'In-Guezzam noyés dans la brume, mais devant il n'y a plus rien que des sables hostiles, des cailloux coupants, des traces folles dans toutes les directions. Allons ! Il faut recommencer notre tactique lente et prudente. Nous savons que les quinze premiers kilomètres sont très mauvais. Des automobilistes qui remontaient vers le nord et que nous avons croisés à Tamanrasset les considéraient même comme les plus difficiles de leur voyage. Alors, pas la peine de foncer sans réfléchir !

Et recommence la minutieuse prospection du terrain. L'un de nous marche devant la voiture, indique au conducteur les quelques plaques de rochers sur lesquelles les pneus pourront prendre appui, lui fait éviter les sables bouleversés par les passages précédents. Ainsi, nous atteignons le haut de la butte. La piste a été construite sur une rangée de collines rocailleuses, qu'elle parcourt un peu à la façon de la Grande Muraille de Chine, mais partout où elle est en tranchée, le sable l'a envahie, rendue impraticable.

« Tu veux mon avis, Gérard ?

— Parle !

— Laisse-moi franchement tirer à l'est ! »

Nous reviendrons de temps à autre toucher la piste – pour y reprendre des forces et de la confiance –, mais nous devons éviter cette chebkra\* de traces, ce terrain haché et retourné, ces fossés capables d'engloutir notre

petite voiture et qui ne sont que les restes des ensablements des gros poids lourds. L'important est de ne pas se perdre. Car si du côté algérien la piste est bien jalonnée, il n'en sera pas de même sur le territoire du Niger. À peine tous les vingt ou tous les trente kilomètres, un jalon ; pas d'indication kilométrique... et plus loin plus rien du tout. Je ne suis pas étonné que tant de voitures se soient égarées dans ces endroits particulièrement malsains.

## **Des traces intéressantes**

Encore une fois, les jumelles sont d'un précieux secours. Et puis, brusquement, je découvre le fil conducteur. Deux traces : l'une de gros pneus jumelés, l'autre de pneus simples de fort diamètre – deux poids lourds – semblent encore fraîches, malgré le vent de sable...

« Les traces de Florimond ! »

Tâchons de ne pas les perdre, car celui-là a sûrement choisi les meilleurs passages. N'est-ce pas l'un des Sahariens les plus expérimentés de notre époque ?

Merci, colonel Florimond ; si nous avons pu franchir si facilement les cent kilomètres de fech-fech au sud d'In-Guezzam – parfois en naviguant à l'estime très loin de l'itinéraire principal –, c'est parce que la découverte de vos traces nous avait donné un sentiment de sécurité extraordinaire. Le jeu, dès lors, devenait passionnant.

Il fallait surtout ne plus perdre le fil conducteur, et ce malgré le vent de sable qui soufflait à ras du sol, et l'imbroglie des centaines d'empreintes divergeant dans tous les azimuts. Bientôt, nous atteignons le poteau frontière Algérie - A.O.F., puis nous filons plein sud sur ce grand erg mou où parfois nous enfonçons dans des bancs de fech-fech de plus en plus larges. J'ai calculé que nous avons

certainement fait au cours de cette étape plus de quarante kilomètres en première vitesse – mais nous n'avons eu que trois ou quatre ensablements.

## Première végétation

Puis les prémices du Soudan font leur apparition : petites dayas\* argileuses couvertes du velours vert pâle de l'acheb\*, petits bosquets de Tamat (variété d'acacias ombellifères) remplaçant les gros thalas du Hoggar. Et dans toute cette immensité, parfois le trait mouvant d'une caravane de Touareg montant du sud vers le Hoggar : Dag-Ralis transportant le miel, qui redescendront dans cinq ou six mois porteurs du sel de l'Amadrar...

« *M t'oulid ?*

— *Elkhir ras...* » (« Que veux-tu ? Le bien seulement ! »)

L'homme de tête, balancé sur le col de son méhari\* blanc, nous salue lentement de la main dans un signe de paix, et continue sa route.

Et la petite voiture blanche fonce. Et les kilomètres s'ajoutent aux kilomètres. Et la végétation devient de plus en plus forte.

Et le reg infini sur lequel le sable en suspens finissait de s'égoutter se transforme en une sorte de savane aux herbes sèches et jaunes à peine reverdies ; des troupeaux montrent leurs échines dans les lointains, et au sable tout à coup fait place le banco africain, la terre rouge argileuse, sèche et craquelée comme de la brique ; voici que nous regrettons déjà le vent de sable propre et net, car la poussière éternelle de l'Afrique s'élève, âcre, épaisse, brumes en perdition, pénétrant nos bronches, se déposant comme une crasse sur nos habits, sur nos corps autrefois polis et récurés par le vent du désert.

## Au-delà du Sahara

Maintenant, la petite 2CV se faufile entre une haie de verdure et d'épineux. Il faut éviter de mettre le coude à la portière, sous peine d'être griffé jusqu'au sang par les branches inclinées. Le gibier devient abondant : gazelles, outardes\*, autruches...

Pas de doute, nous sommes au Soudan ! Dans ce que les géographes nomment la zone sahélienne, présaharienne, désertique, mais soumise au rythme saisonnier des tornades.

Ayant franchi une mare asséchée, nous rattrapons le convoi du colonel Florimond : ancien chef du poste de Djanet, ancien chef d'annexe du Hoggar, commandant en chef au Fezzan, maintenant à la retraite, Florimond n'a pas voulu abandonner le Sud et l'Extrême-Sud. Chaque hiver, il descend commercer avec les Touareg du Niger et les Haoussa. Berliet lui a équipé un magnifique camion de vingt tonnes, doté d'une cabine de pilotage-chambre à coucher, d'un bureau, de la radio, et de toutes les installations modernes ; derrière suit un léger six tonnes de complément, et par petites étapes, la carabine sur les genoux, la pipe au bec, le colonel se rend à Tahoua.

« Passez devant, je ne suis pas pressé. On est si bien ici, vous ne trouvez pas ? »

Il condamne notre vitesse, notre hâte d'arriver, et il a raison. S'il n'y avait pas ce rendez-vous avec le convoi du Ténéré, nous aussi nous flânerions bien.

Un peu plus tard, voici le premier puits du Niger : In-Abbangarit. Vérifiez ! Un gros point sur la carte et, dans la réalité, une simple case en banco, un trou dans le reg, quelques Touareg puisant de l'eau. In-Abbangarit, premier relais inhabité de la colonie du Niger.

8 juin 1955

## VIII

### Découverte de l'Afrique noire

In-Abbangarit est la pointe extrême lancée par le Sahara vers le sud. Certes, une centaine de kilomètres avant que d'y parvenir, on pressent la transformation climatique en train de s'accomplir ; les fonds d'argile se couvrent d'herbes sèches poussant drues comme des moissons, et non en touffes séparées comme autant de petites gerbes plantées dans des buttes de sable qui caractérisent les oueds sahariens couverts de drinn, de m'rokba et autres graminées sahariennes. Puis aux grands arbres isolés du Hoggar succèdent les épineux de brousse, réunis en bosquets serrés, mais dans l'ensemble, entre ces plaques typiquement soudanaises, le Sahara perce encore sous forme de reg granuleux, ou bien de grandes dépressions sédimentaires dans lesquelles le sable très fin des tassilis se mêle sans doute à l'argile soudanaise ou à la latérite pour constituer ce déplorable fech-fech, terre d'enlèvement maudite par les automobilistes et les caravaniers.

**Soudan, Niger et Sahel !**

Mais depuis que nous avons dépassé le simple puits d'In-Abbangarit, nous devons nous considérer comme étant sortis du Sahara. Nous sommes au Soudan ! J'emploie ce terme dans le sens géographique, qui désigne une grande région naturelle s'étendant de la Mauritanie à l'Éthiopie, et non dans son sens restrictif de colonie administrative française. J'estime parfaitement ridicule de dire que l'on se trouve « au Niger » à Bilma, In-Azaoua ou In-Abbangarit, « au Tchad » à Zouar ou Largeau... Ces localités sont essentiellement sahariennes comme Agadès, Tahoua, Kidal sont purement sahéliennes...

Dès In-Abbangarit, je conviens que mon expérience saharienne ne me sert plus à rien, et que j'ai tout à apprendre sur la conduite des véhicules au Soudan. Par contre, mon ami Gérard Prohom, qui a déjà effectué plusieurs centaines de milliers de kilomètres en 2CV en Afrique noire, de Bamako à Abéché, de Conakry à Agouatis, se retrouve d'un seul coup dans son élément.

## **Considérations sur la piste africaine**

Nous sommes en saison sèche. Le point est important, car en saison des pluies, les pistes sont souvent interdites neuf jours sur dix – elles seraient d'ailleurs impraticables, le banco se transformant sous l'effet de la pluie en un magma argileux et gluant. Mais sur les pistes peu fréquentées – comme celle d'In-Abbangarit à Agadès –, il est courant de supporter en saison sèche les inconvénients de la saison des pluies. Ceux-ci subsistent sous la forme d'ornières très profondes et comme taillées dans du ciment, dans lesquelles on casse très facilement des roues ou des essieux, sous la forme également de sentiers de traverse creusés profondément par le passage des troupeaux et formant autant de caniveaux dangereux et énervants pour le conducteur : si on a le malheur de couper à l'horizontale



la ligne des migrations animales qui est nord-sud – et c'est le cas pour nous –, les frayées se reproduisent tous les cent mètres.

Dans un pareil cas, que fait-on au Sahara ? On sort de la piste et on cherche un meilleur terrain : l'horizon est vaste et dégagé. Point de tout cela à la colonie ; l'auto est rivée à la piste ; cette piste établie dans le banco durci, généralement encaissée entre deux talus, et bordée par une brousse sèche arbustive intense ou bien par une savane de hautes herbes sèches masquant une terre craquelée, fendillée, crevassée, plus cahotante que les pavés de l'enfer. Non ! Il ne reste plus qu'à suivre la piste, en se disant que l'accident peut arriver à tout moment.

## **Méfiez-vous des troupeaux**

Comble de méfiance, l'argile durcie est très roulante et on aurait tendance à foncer, pour son propre malheur, car, masqué par un rideau d'arbres, voici le fossé très profond d'un « kori », d'un oued en langage du pays ! Enfin, le danger des animaux n'est pas négligeable : on trouve fort souvent la route barrée par d'immenses troupeaux de bœufs – des zébus magnifiques, à la robe de velours sombre et aux cornes blanches dressées comme des lyres au-dessus des têtes fines. Ces mêmes bœufs que l'on voit sur toutes les fresques et gravures rupestres du Sahara. Certains ont les cornes tordues vers l'avant comme des défenses de mammouth et l'on songe à la phrase d'Hérodote citant les Garamantes\* : ces peuples sahariens qui élevaient des bœufs aux cornes si longues et si basses « qu'ils paissaient à reculons ». Lorsqu'un troupeau franchit la piste, inutile de chercher à passer, les vaches forment le cercle autour de leurs veaux et, tête levée, défient l'agresseur... Quant aux petits bergers peuls\* ou touareg, ils sont invisibles dans la brousse.

## Traversée nocturne de la brousse

Nous avons donc quitté In-Abbangarit à la tombée de la nuit. Agadès est à deux cent quatre-vingt-dix kilomètres de distance, mais Gérard Prohom a décidé d'y arriver ce soir...

« Nous ne pouvons plus nous perdre maintenant », dit-il.

Il m'a relayé au volant que je tenais depuis In-Guezzam et, après avoir fait les pleins, nous nous sommes aperçus qu'une roue se dégonflait lentement – une histoire de valve. Nous n'avons plus qu'une roue de secours et nous désirons la garder pour en changer éventuellement dans la nuit. Nous regonflons donc la roue après avoir resserré la valve, espérant qu'elle pourra tenir en la vérifiant tous les cinquante kilomètres. Juste comme nous finissons ce gonflage – qui se fait au pied –, un rivet de la pompe saute et nous n'y prêtons pas attention... Nous sommes pressés de rouler pour profiter des dernières lueurs du jour.

Nous continuons alors dans ce paysage nouveau pour moi, marchant plein est à travers la brousse et la savane, dépassant des troupeaux, des campements, des caravanes.

Puis la nuit tombe avec sa brusquerie habituelle. Nous roulons aux phares, harassés de fatigue, mais entêtés, et les kilomètres s'ajoutent aux kilomètres. Voici « Teguida n'teçum » : l'embranchement d'In-Gall et de Tahoua ; puits très fréquenté.

Un peu partout dans la plaine brûlent les feux de campements, hautes lueurs dévoilant un cercle d'ombres accroupies autour de la flamme. Des cris et des chants parviennent jusqu'à nous. Il serait temps de manger un peu, mais il y a trop de monde ici, nous serions envahis, harcelés, questionnés ; poussons plus loin !

Teguida comporte un campement administratif, quelques cases de banco et un puits ; tout autour, dans un

rayon assez large, la brousse a été rasée, il n'y a que de la terre battue, sur cette aire campent les nomades et il est au départ malaisé de retrouver la piste. Les passages des troupeaux ont nivelé le sol, les roues ne marquent pas, et tous ces gens dont nous ne voyons que les yeux brillants et les dents blanches ne parlent que le haoussa, langage inconnu pour nous... Partant de la bifurcation, nous décrivons un large cercle à petite vitesse, puis lorsque nous retrouvons des traces partant vers l'est, nous les empruntons. Si d'ici quelques kilomètres, elles tournent franchement au sud, c'est que nous aurons pris la piste de Tahoua ; il ne nous restera plus qu'à revenir sur nos pas.

Nous ne nous sommes pas trompés ! Dix, quinze kilomètres ! Nous roulons toujours plein est, mais le ciel est bouché, couvert par une brume de sable intense, et il sera difficile de s'orienter par la suite.

## **Histoire de pompe**

Nous nous arrêtons en pleine nuit pour regonfler le pneu malade ; auparavant, nous cassons la croûte ! J'ai gardé une vieille habitude saharienne ; lorsqu'un chauffeur saharien est arrêté par une panne, une crevaison, ou tout autre incident, son premier soin est de dire à son graisseur : « Sors la caisse à vivres ! Mangeons d'abord, on avisera ensuite. » Ainsi faisons-nous ! Mordant à pleines dents dans un cuissot de gazelle rôti à Tamanrasset ; c'est une viande savoureuse qui a la propriété de ne jamais se dessécher.

Puis nous sortons la pompe à pied. C'est un modèle récent, très efficace, formant levier, triangulaire ; avec un seul pied, on gonfle rapidement et sans fatigue. Très perfectionné ! vous dis-je. Nous avons refusé au départ une bouteille avec gonfleur, craignant qu'elle ne se vide par

suite d'un joint mal serré, d'une fausse manœuvre, et aussi parce qu'elle était lourde.

« Une pompe mécanique ne nous laissera jamais en panne ! » pensions-nous. Savoir !

À In-Abbangarit, en terminant le gonflage, nous avons – sans doute en forçant de biais dans le sol meuble – fait sauter un rivet de l'armature de la pompe. Lorsque nous voulons nous en servir, nous nous apercevons que l'axe est faussé, ça ne gonfle plus ! Et brusquement, nous pensons que nous n'avons plus qu'une roue de rechange, une seule, dont le pneu porte un emplâtre, pour accomplir les quelque cent cinquante kilomètres qui nous séparent encore d'Agadès...

« Si nous crevons une fois, une seule, tout est fini ! »

Mais ça n'est pas possible, nous ne sommes pas venus d'Alger jusqu'ici en triomphant aisément de toutes les difficultés accumulées, pour tomber en panne à cause d'un maudit petit rivet...

« Changeons la roue : on ira doucement !...

— À moins que nous attendions le jour pour rouler plus sûrement ?

— J'ai promis à Bourdon d'être le 10 à Agadès, avant midi... Le convoi nous attend, il faut rouler. On ne retarde pas le départ d'un courrier postal...

— Roulons ! »

On change la roue. La mauvaise humeur s'installe en nous. Fatigue, contrariété, anxiété d'échouer si près du but.

## **La nuit africaine**

Et dans la nuit, dans la brousse, sur la piste cahotante, parfois surpris par des caniveaux inattendus, plongeant brusquement dans le lit à sec des koris, nous roulons.

Nous n'avons eu qu'une hésitation. Après le franchissement d'un kori, la piste se perd dans une grande

plaine sèche et nue – sans doute une mare asséchée –, plus de traces, pas de lune, pas d'étoiles. Seule dans le lointain, la masse plus sombre de la brousse qui recommence. Nous roulons quelques centaines de mètres, puis faisons demi-tour afin de retrouver le débouché de la piste ; le voici. On sort la boussole, on prend un cap ouest-est correspondant à la ligne générale de l'itinéraire et nous repartons : un kilomètre, deux kilomètres, les arbres se rapprochent, et voici une trace, une ornière mieux marquée, et enfin la piste... Brave petite boussole Bézard qui ne me quitte jamais !

Parfois dans la nuit, de grands feux s'élèvent. Sous un épineux, des Touareg chantent, devisent, palabrent, attisent une flamme gigantesque. Quelle différence avec les pauvres petits feux des nomades du Sahara central. Parfois une simple racine que l'on fait brûler parcimonieusement entre trois cailloux. Mais ici ces hautes flammes ont un but de protection, elles éloignent les fauves, hyènes, cynhyènes, et assez souvent les lions qui rôdent autour des troupeaux rassemblés près des feux, serrés les uns contre les autres, flancs contre flancs avec les petits tassés au centre d'un cercle de cornes flamboyantes.

9 juin 1955

## IX

Agadès enfin nous accueille

Nous sommes partis à cinq heures du matin du kilomètre 5 au nord d'In-Guezzam. Il est maintenant minuit ; nous roulons depuis dix-sept heures, nous venons d'atteindre la bifurcation de la piste Agadès-Tahoua. Il reste encore soixante kilomètres à parcourir : si tout va bien, nous serons dans deux heures à Agadès.

Si tout va bien ! Gérard conduit depuis sept heures d'affilée, dans la nuit : je reprends le volant. La piste devient très rocailleuse.

« Doucement, doucement ! murmure angoissé mon compagnon, nous n'avons plus de pneus... »

### **L'irréparable survint**

J'ai les yeux constamment fixés sur le compteur kilométrique, nous roulons entre trente et trente-cinq à l'heure, parfois de fortes secousses se font sentir. Doucement ! Encore quarante kilomètres... encore trente... encore... plus rien ! Un pneu vient de rendre l'âme, brusquement. À trente kilomètres d'Agadès...

- « Tu allais trop vite !  
— Je n'ai pas vu de cailloux...  
— On est frais !  
— Essayons !...  
— Essayons quoi ?  
— De réparer la pompe. »

Un coup d'œil à la roue dégonflée que nous avons en réserve ; elle est irrémédiablement plate. Si nous avons une pompe, en deux minutes, elle pourrait être remontée et tenir jusqu'à Agadès ; il faut réparer la pompe...

« Je m'en charge. »

Je dois être très doué pour la mécanique : en quelques minutes, à coups de marteau et de burin, j'ai démantelé la pompe ; mon idée est d'en faire une pompe à main... Voilà ! c'est fait. Euh ! j'obtiens une vulgaire pompe à bicyclette, mais avec un cylindre gros comme le bras. Impossible d'actionner le piston. Mon camarade est narquois.

« Tu prétendais te passer du bras de levier... »

Arrêtons-nous, on va finir par se disputer. Je ne suis pas verni jusqu'à présent, c'est toujours quand je conduisais que les crevaisons se sont produites. Comme dit Gérard : « Il y a des gens qui attirent la poisse. »

On tire la voiture dans la brousse, on descend les tapis de sol. C'est plein de cram-cram. Et tout autour de nous la brousse respire, chante, siffle, hurle... Qu'importe ! La fatigue a raison de tout, de nos nerfs, de notre déception, de nos inquiétudes. On s'endort immédiatement.

## **Le chant de la brousse**

Ce lever du jour en brousse restera comme l'une des émotions les plus marquantes du voyage. Nous venions de traverser sans arrêt, sans répit, avec bonnes et mauvaises fortunes les trois mille kilomètres d'étendue désertique qui nous séparent d'Alger. Nous avons vécu réellement une

semaine de silence, sur des terres apparemment sans vie animale, et nos nuits s'étaient accomplies dans une grande rêverie sous les étoiles. Il n'y avait alors de bruit que celui persistant du vent jouant dans les rocs et dans les dunes, et la voix vivante des flammes le soir au bivouac. Au matin, tout reposait dans un silence impressionnant jusqu'à ce que la première mouche vînt vriller nos tympans. Entendre voler une mouche !

Hier soir, nous étions trop fatigués pour écouter les bruits de la nuit fauve, nous avons dormi comme des brutes, mais de grand matin je suis réveillé par les bruits étranges de la brousse : des appels, des froissements, des reptations, des bêlements, des piétinements, des aboiements, des cris humains brefs et stridents, mais surtout par mille chants d'oiseaux se répondant, se couvrant, les uns graves et rauques dont on croirait qu'ils sont émis par de grosses bêtes, et qui sont le fait de minuscules grainiers, d'autres stridulants, d'autres enfin musicaux, joyeux, se répétant comme un leitmotiv. Mais tous ces bruits sont couverts par le cri des pintades, c'est une sorte de jacassement bref, cent fois répété, qui constitue le fond sonore de la brousse. D'immenses troupes de pintades courent à travers les herbes sèches, à la fois familières et peureuses, des centaines, des milliers de pintades !

La brousse tout entière est un chant de vie, d'amour et de délivrance, car la venue du jour a fait se terrer les bêtes de chasse.

Debout !

## **... Attendre**

La 2CV repose près de nous, magnifique mécanique inutile. Elle nous a conduits jusqu'ici sans broncher. Est-ce de sa faute si nous avons cassé un accessoire ? Nous



sommes à trente kilomètres d'Agadès, peut-être moins ! Autant dire que nous avons fait en une seule étape In-Guezzam - Agadès. Nous avons, certes, un pneu à plat, mais il nous reste une roue intacte, des chambres à air neuves, il ne nous manque qu'un gonfleur. Tout ça pour un rivet ! Nous avons tout prévu au départ : des pièces de rechange, un cardan qui ne servira pas, des bobines, des vis platines, des bougies, des courroies, tout, vraiment tout, mais nous n'avons pas songé un instant que nous pourrions casser la pompe à pied juste au moment où elle se révélerait indispensable...

Que faire ? Aller à pied jusqu'à Agadès ? Il fait une chaleur étouffante ; il y a, bien sûr, des mares tout le long du chemin ; on pourrait trouver un chameau, mais quoi qu'on fasse, ça prendrait plus d'une journée. Or si nous ne sommes pas rendus à midi, il est prévu que Bourdon vienne à notre rencontre... donc attendons, il n'y a que cela à faire. Attendre.

## **Un troupeau d'autruches**

La carabine en bandoulière, je pars dans la brousse à cram-cram, à hautes herbes jaunes et cassantes ! Aucun repère n'est possible ; dès que j'ai fait cent mètres, j'ai perdu de vue la piste, tout se confond dans cette forêt clairsemée d'épineux, coupée par place de clairières... Un peu partout, on croise des sentiers profonds creusés par les troupeaux ; on entend des cris d'enfants, des bêlements de chevreux invisibles. Je consulte ma montre et ma boussole, je détermine un cap... de retour ; joie de marcher à l'aventure dans cette savane emplie de moyen gibier que je devine sans le voir, qui fuit devant moi...

À mesure que j'avance, les pique-bœufs lancent leur cri d'alarme qui fait fuir au loin les antilopes et les gazelles... Tiens ! Un troupeau de chameaux, là-bas, des chameaux

pie noirs et blancs, dont seuls la bosse et le long cou dépassent des hautes herbes. Par curiosité, je fouille la clairière avec les jumelles. Erreur ! Ce sont des autruches, des autruches !

Un troupeau de gros mâles, magnifiques, paissant les graminées, flânant, se grattant, s'ébrouant... Chasse interdite ! Sur tout le territoire d'Agadès, l'autruche est protégée ; on a bien fait. On peut désormais en voir un peu partout.

## **Faux espoir...**

Le temps passe, je reviens vers la voiture, Gérard se réveille. On fait chauffer le café ; on constate une fois de plus notre impuissance. Mais voici que dans le lointain... tendons l'oreille... Le bruit d'un moteur ! Pas d'erreur. Brusquement, un camion sort de la savane.

« Un camion ! Gérard, on va pouvoir repartir. » Car, je n'en doute plus, un camion ne s'aventure pas en brousse sans pompe... Gérard reste sceptique.

« Rien que des Noirs à bord ? Attends avant de te réjouir ; je parle d'expérience, il y a certainement eu une pompe à bord, mais je te parie qu'elle est hors d'usage.

— Tu es défaitiste. »

Un brave chauffeur haoussa au rire éclatant répond à nos questions. À ses côtés, le conducteur des travaux, un Noir au regard fuyant, vêtu à l'européenne : feutre, lunettes noires, complet veston et... malgré la chaleur, gros pardessus, nous contemple sournoisement.

« Oui patron ! J'ai une pompe. » Et tout fier, le chauffeur sort de son coffre à outils une pompe à bras sur la plate-forme... « Seulement y en a pas le raccord. »

Gérard triomphe. Cette pompe est inutilisable. À la rigueur, on pourra essayer d'adapter notre raccord...

Mais voici venir une autre voiture. Décidément, c'est peuplé ce matin la brousse.

## **... et enfin !**

C'est une Jeep pilotée par un couple de jeunes Français venant du Congo ; ils remontent sur l'Algérie.

« Une pompe ? J'ai mieux que ça : une bougie gonfleur... »

Il branche sa bougie sur le moteur, met en route, trois secondes et notre roue est gonflée à craquer. Déjà le jeune colonial replie ses accessoires, tout fier de sa démonstration, et repart dans un nuage de fumée.

Une heure plus tard, nous sommes à Agadès. Il est dix heures du matin, le 10 février. Nous sommes exacts au rendez-vous. Dans la cour de la Transafricaine, le convoi composé de quatre camions est chargé, prêt à partir. Le chef des transports, Bourdon, nous accueille avec naturel :

« Ça s'est bien passé ? Je vous attendais hier soir, jusqu'à minuit. Ça m'a un peu étonné !

— À minuit nous étions à une heure d'ici.

— Bon ! Eh bien, on repart dans deux heures ! Laissez votre trottinette, je n'ai pas le temps de la revoir maintenant, on verra ça au retour. »

Sans reprendre haleine, sans nous reposer, deux heures plus tard, nous étions à bord des camions cinq tonnes Citroën du courrier postal du Kaouar. Gérard en tête du convoi, moi dans le camion de queue. Nous nous rendions à Bilma, neuf cents kilomètres de parcours à travers le Ténéré, sans piste, sans traces, conduits par Bourdon, chef de convoi et navigateur émérite, se dirigeant avec l'aide d'un compas gyroscopique placé sur le tableau de bord de la voiture de tête.

En trois jours et demi de navigation, nous avons atteint Bilma. Nous en sommes revenus en deux jours et demi,

après des aventures qui nécessiteraient à elles seules un récit. Peut-être... plus tard ! Pour l'instant, revenons à Agadès, d'où dans huit jours nous repartirons à bord de la 2CV à destination de Zinder, Maradi et Niamey. Il ne nous reste plus que mille cinq cents kilomètres à parcourir... Mais on aura réparé la pompe.

10 juin 1955

# X

D'Agadès à Niamey

Un vrai billard ! s'exclame Prohom. Depuis vingt kilomètres, je roule en surmultipliée, avec des pointes à soixante-dix. Si ça continue, on sera vers vingt et une heures à Zinder. Satisfait, Gérard, après un coup d'œil rapide au compteur, fixe de nouveau la piste qui s'enfonce droit entre deux barrières de brousse poussiéreuse. Il conduit nonchalamment, complètement détendu, comme un homme dans son élément.

Je suis personnellement très surpris de la qualité de la piste africaine. Nous roulons sur une belle piste d'argile durcie ; parfois nous traversons de grandes étendues dénudées au sol craquelé, où le piétinement des troupeaux efface toutes les autres traces, puis la brousse recommence, très serrée, couverte de thalas, avec les dépressions des palmiers doums et parfois des hyphènes. Des rats de brousse traversent sans arrêt devant nos pneus et d'un bond se réfugient dans les fourrés. Il y a un peu partout des troupeaux de chèvres blanches et, lorsqu'on approche d'un puits, on peut voir la masse houleuse des grands bœufs noirs hérissés de cornes acérées attendant leur tour de boire.

## **La falaise de Tiguidi**

On passa la falaise de Tiguidi, visible de fort loin et qui délimite au sud le pays d'Agadès.

Il y eut encore un court rappel saharien ! Beaucoup de sable, quelques palmiers, des roches fauves posées en équilibre instable, puis brusquement la piste s'enfonça dans le Damergou. Le pays des nomades peuls et des sédentaires haoussa. Elle coupait de nombreuses vallées très boisées, mais restait excellente ; on passa vers la fin de l'après-midi à la grande mare d'Aderbissinat autour de laquelle grouillait une vie intense : bergers peuls et leurs troupeaux, commerçants, caravanes de Touareg remontant vers l'Aïr.

## **Le pays des lions**

Je jette un regard sur le guide Shell page 290 : « Aderbissinat, kil. 161 d'Agadès, mare d'hivernage, gîtes d'étape en pisé (gardien), brousse abondante (lions). »

« Gérard, il y a des lions !

— Où ça ?

— Là-dedans ! » Et je désigne la brousse.

On a beau ne pas être Tartarin, ça fait un coup au cœur de lire ça. On se dit : « Nous sommes au pays des lions. » On écoute d'une oreille un peu plus attentive le ronronnement régulier du moteur ! Pas qu'on redoute la panne, mais enfin...

Ça me rappelle l'histoire de ces touristes (ça se passait il y a une vingtaine d'années) qui, descendant d'Alger vers le sud, avaient envoyé un télégramme à leurs familles, daté d'In-Guezzam et libellé comme suit : « Pas encore vu lion, demain probabilités. »

Pas encore vu lions nous aussi ! Et nous n'en verrons pas cette fois ; moins favorisés qu'en 1941, où ils venaient se prélasser sur la piste. Par contre, brusquement, dans une clairière, à quelques mètres, nous découvrons un gigantesque mâle autruche ; cou dressé, belles plumes noires, il contemple immobile et dédaigneux la petite 2CV toute blanche, à peine s'il s'éloigne à grandes foulées lorsque nous remettons en marche.

### **... et de nouveau le chaos**

Nous avons parcouru assez rapidement les deux cents premiers kilomètres. Mais il est dit qu'en brousse, il ne faut jamais se réjouir trop tôt. Brusquement, ce qui était une belle route devient une piste impraticable, une sorte de gorge creusée par les eaux, envahie par les sables, burinée par les fondrières gigantesques dont une seule pourrait englober notre petite voiture.

Sur cent kilomètres, la piste n'a pas été réparée après la dernière saison des pluies, et les gros camions se sont acharnés à la défoncer. On ne sait plus comment rouler, impossible de se tenir à cheval sur l'ornière, il faut rentrer dedans, la voiture prend des inclinaisons effrayantes, le châssis travaille en torsion, gémit dans les bas-fonds, nous nous ensablons, et malgré le ski de protection, le sol racle le fond du caisson, aucun moyen de sortir de la route, car à droite comme à gauche il y a une brousse épaisse, couverte de végétation, de racines, de blocs de pierre...

Notre moyenne tombe brusquement. Nous crevons nos deux roues de secours et nous voici exactement à la merci d'une ultime crevaison... Au moins cette fois-ci avons-nous une pompe ! Nous l'avons fait réparer à Agadès. Et soudain, nous avons tous deux la même pensée : la pompe ! Nous stoppons brusquement, vérifions la caisse à

outils : pas de pompe ! Nous l'avons oubliée au garage d'Agadès...

La nuit est venue, non pas la nuit saharienne, riche d'étoiles et de sérénité ; la nuit inquiète de la brousse, peuplée de cris de fauves, éclairée par des incendies gigantesques, les feux de brousse qui, semblables à des aurores boréales, font dans le lointain des halos lumineux dans la brume sèche. Combien de fois avons-nous sorti les tôles au cours de cette nuit d'efforts ! Creusé à la pelle notre passage en rabotant le sol entre les frayées ? Et tout s'en mêle : voici que nos freins se bloquent ; la poussière de latérite, plus fine que le sable, a dû pénétrer dans le système de canalisation d'huile ; impossible d'avancer. Il faut purger ! Cette fois, nous roulons, mais nous n'avons plus de freins. Tant pis ! Dans les grandes descentes, fort nombreuses, qui précèdent Tanout, nous passons en première. Puis, alors que complètement écoeurés (nous avons bien perdu cinq à six heures franchir une centaine de kilomètres, avec beaucoup pour plus de mal que dans la cuvette de Laouni) nous nous étions résignés à rouler toute la nuit, voici que la piste redevient bonne, puis excellente. Mais le manque de freins ne nous permet pas d'augmenter la moyenne.

C'est à petite allure que vers deux heures du matin, nous entrons dans Zinder, ayant subi la plus sérieuse alerte du voyage. Mais le ciel a été clément, nous n'avons plus crevé.

## **De Zinder à Niamey**

De Zinder à Niamey, il y a neuf cent cinquante kilomètres. Je ne vais pas m'étendre sur la banalité d'une piste parcourue quotidiennement par de nombreux véhicules, et sur laquelle les 2CV sont nombreuses. La piste, l'une des plus importantes d'A.O.F., longe



constamment la frontière nord de la Nigeria anglaise, elle est très large, bien entretenue, malgré le trafic intense qu'elle supporte lors de la traite des arachides. Notre moyenne a constamment été de soixante kilomètres à l'heure, ce qui est remarquable. Ayant fait escale à Maradi – ville-champignon, qui d'ici quelques années sera la localité la plus importante de la colonie du Niger, Maradi où les nouveaux buildings se bâtissent à un rythme accéléré, profitant de la situation exceptionnelle de la nouvelle métropole au cœur même de la production des arachides –, nous poursuivons par Birni n'Konni, Dogondoutchi, et Dosso jusqu'à Niamey. Ce voyage sans incident se déroule par brume sèche impénétrable, qui limite la vision du paysage à quelques villages de paillotes, curieusement bâtis en forme de ruchers, dans un grand pays de collines fauves et mélancoliques, où surgissent par-ci par-là d'étranges pitons rocheux.

Et un beau soir, alors qu'accoutumés aux chaos de la piste nous roulions en direction de Niamey, brusquement, sans transition, nous avons retrouvé la route goudronnée.

## **On retrouve la route goudronnée après 4 500 kilomètres de piste**

Nous l'avions quittée à l'aérodrome de Noumerate, à vingt kilomètres au sud de Ghardaïa, nous la reprenions à l'aérodrome de Niamey, à onze kilomètres de la capitale du Niger.

En 1941, passant par cette même piste, nous avons cruellement souffert d'une invraisemblable tôle ondulée, la brousse était encore sauvage, et notre camion avait levé deux lions, une girafe et une panthère ; sur la savane défrichée qui servait alors d'aérodrome, une grande autruche se promenait... Aujourd'hui, la route, très large, au revêtement de velours, qui mène au terrain, est balayée par

le pinceau des phares de nombreuses voitures. Un relais-hôtel de luxe a été construit sur l'aérodrome et l'aérogare est l'un des plus modernes de l'Afrique.

Bientôt nous pénétrons dans l'immense agglomération de Niamey – immense en superficie seulement – qui échelonne ses grands bâtiments administratifs sur plus de sept kilomètres de distance. Capitale surfaite, mais située géographiquement dans une région improductive et qui d'ici quelques années sera détrônée par Maradi. La ville elle-même se disperse sur le plateau, les distances sont grandes, et il serait vain de vouloir circuler à pied. L'adjoint au maire me disait devoir entretenir huit cents kilomètres de rues. Pour une ville de quelques centaines d'habitants européens et de quelques milliers de Noirs, c'est évidemment beaucoup...

## **À l'honneur de la petite voiture**

Mais en retrouvant la route goudronnée, nous avons tout à coup conscience d'en avoir terminé avec l'aventure, si tant est que notre voyage ne fût pas autre chose qu'une belle randonnée touristique au long cours. Nous devons nous séparer de la petite 2CV blanche qui s'est montrée si fidèle. Elle a vaillamment supporté le voyage. Pour elle, pas de repos. Service service. En voulez-vous une preuve ? Arrivée vers minuit à Niamey, elle en repartait à cinq heures, avec au volant l'inspecteur de la Transafricaine à qui elle était destinée ; celui-ci effectuait en trois jours le parcours Niamey, Dosso, Gaya, Parakou (Dahomey) et retour soit mille cinq cents kilomètres, et ce n'est qu'à son retour à Niamey que la voiture passait enfin sur le pont pour une visite sérieuse.

Quant à nous, nous avons voulu prouver au départ qu'avec de très petits moyens financiers, une paire d'amis sportifs, on pouvait accomplir en Afrique de très longs

voyages réputés difficiles. L'idéal pour des chasseurs, par exemple, serait d'être quatre personnes à bord de deux voitures. Formule qui réduirait d'un tiers le poids emporté par chaque véhicule, sans nuire aux consignes de sécurité. D'ailleurs, ce voyage nous a tellement plu qu'il n'est pas impossible que nous le renouvelions sous cette nouvelle forme.

Puisque nous parlons chasse en A.O.F., j'ai profité de mon séjour à Niamey pour me rendre – toujours en 2CV – vers la réserve de chasse de la Tapo dans l'ouest du Niger. Combinant la piste et la pirogue, j'ai pu visiter une réserve supérieurement riche en faune de toute espèce, et ce avec autant de facilités que si j'avais parcouru le zoo de Vincennes. Quant aux localités d'A.O.F. traversées au cours de ce voyage, qu'on me pardonne de n'en faire qu'une citation : Agadès, Bilma, Zinder, Maradi, Konni, etc. Il y aurait tant à écrire qu'il me semble préférable de réserver ce sujet pour un nouveau reportage.

Celui-ci se termine par l'heureuse odyssée que fut la nôtre, des rivages de l'Algérie aux flots verts du Niger en crue, à bord de la petite fourgonnette, minuscule et sautillante, fidèle auxiliaire de notre randonnée.

11 juin 1955  
*L'Écho d'Alger*

**La merveilleuse aventure  
des Niçois  
Georges et René Estienne**

I

Béchar, capitale scientifique du Sahara français

Un nouveau voyage au Sahara !

Comme tous ceux qui l'avaient reçue, j'avais répondu avec empressement et par l'affirmative à la lettre d'invitation par laquelle j'étais convié à me rendre à Béchar, oasis des confins algéro-marocains, à la lisière nord du Sahara occidental, pour assister à diverses cérémonies.

J'étais parti pour accomplir un voyage agréable, en compagnie de personnalités éminentes ; j'allais revoir avec plaisir des régions que je connais très bien, de vieux amis. C'était parfait... en route. Me doutais-je alors que j'allais entreprendre un véritable pèlerinage sur les lieux d'où naquit la révolution technique qui allait en trente ans transformer les conditions de vie au Sahara ? Mais n'anticipons pas !

## **Un grand hôtel au Sahara**

Il s'agissait d'inaugurer le nouvel hôtel Transat de Béchar, magnifique réalisation moderne dans le goût et le luxe de la lignée des grands hôtels transatlantiques.

Jusque-là rien de spécial, me direz-vous, si ce n'est que ce dernier né d'une chaîne hôtelière se présentait au désert avec tout le bénéfice de l'expérience et du progrès : soixante chambres ultraconfortables, possédant toutes leur salle de douche privée, le chauffage central – mais oui, il gèle au Sahara durant les nuits d'hiver ! – et à portée de main un robinet d'eau courante potable et glacée, suprême raffinement en ces pays calcinés.

Deux cents invités locaux se joignirent sur place aux quelques soixante favoris venus de France et d'Algérie, à la tête desquels se trouvaient M. Jean Marie, président de la Compagnie générale transatlantique, et M. Georges Estienne, président de la Société des transports tropicaux de la Compagnie générale transsaharienne, et dont nous éclaircirons plus loin le rôle prédominant en cette affaire. M. Cuttoli, secrétaire général du gouvernement de l'Algérie, et ses principaux grands commis étaient du voyage.

Hélas, le mauvais temps nous attendait au Sahara. Il s'y montre rarement, comme c'était le cas ce jour, sous la forme d'une pluie diluvienne. Le DC-3 d'Air Algérie avait été sérieusement chahuté en franchissant l'Atlas, puis une éclaircie nous avait permis de nous poser sur le nouveau terrain de Béchar. L'espace d'un instant, au sortir de la masse floconneuse et laiteuse des nuages, nous avions été aveuglés par l'immensité rougeâtre du Sahara aux sables détrempés. C'est sous la pluie que nous avons gagné le nouvel hôtel, isolé le long de la palmeraie, en dehors de la nouvelle cité de Béchar.

Et maintenant, la plupart des voyageurs s'interrogeaient sur un ton déçu. Comme je les comprends ! Le Sahara sous la pluie, c'est comme une station de sports d'hiver sans neige : lamentable ! Cette terre inhumaine ne vit que par son embrasement perpétuel, qui lui donne la variété des couleurs, la richesse de la vie, et transmute en or fin ses sables que la pluie change en un magma glauque et collant.

Mais la pluie est propice aux discours et nous en eûmes beaucoup. Faut-il ajouter que Béchar n'est plus le simple bordj\* administratif de l'époque Lyautey ; le fortin qu'il était encore en 1935, aux marches mêmes de la dissidence, est devenu une agglomération importante, que dis-je, une ville ; une ville moderne de quinze mille habitants, comportant la plus grande densité européenne de l'Algérie par rapport à la population musulmane ; quatre cents à cinq cents Européens vivent en ce coin du Sahara considéré il y a à peine vingt ans comme un séjour redoutable.

## **Le Las Vegas français**

Béchar est en effet devenu depuis quelques années la métropole industrielle de l'Afrique du Nord : ses houillères sont exploitées sur place dans une importante centrale thermique, mais surtout Béchar est le siège du Centre national de recherche des engins téléguidés. Entendez par là qu'il est le Las Vegas français, avec ses rampes de lancement, ses laboratoires secrets et sa population d'ingénieurs et de savants, côtoyant la population des mineurs espagnols et italiens. Le désert est bien absent de tout ça : il est présent, mais converti par l'homme ; et l'homme y vit dans des maisons préfabriquées et conditionnées, sans se soucier de la distance : n'est-il pas à deux heures d'avion d'Oran ou d'Alger ?

C'est pourquoi ce jour, les invités de la Transat, la pluie aidant, n'eurent pas l'impression d'être descendus si bas dans le Sahara. Cette piste qui s'enfonçait devant eux, droit vers le sud, ils voulaient bien admettre qu'elle ne se terminât qu'au Niger. Ils écoutaient distraitemment les Sahariens confirmés qui leur contaient l'histoire de cette piste transsaharienne, ses drames, les efforts de ses pionniers, et lorsqu'on découvrit devant eux la stèle élevée

à la mémoire de René Estienne, ce jeune Niçois mort en 1927, victime de son audace réfléchie au cours d'une reconnaissance en automobile, je constatai que bien peu réalisaient la majestueuse, l'étonnante épopée que fut celle des frères Estienne, épopée qui ouvrit le Sahara à la civilisation moderne.

## **À la mémoire de René Estienne**

Pourtant, parmi la foule des invités, il y avait encore quelques témoins de cette récente époque héroïque, et le maire de Béchar n'était-il pas ce même pionnier qui, le 18 mai 1927, avait pieusement recueilli la dépouille de René Estienne et de son mécanicien Grimm, assassinés par un djich\* ?

Il y avait également Roques, le fidèle compagnon qui réussit le prodige de faire traverser le Sahara à une vedette maritime de trente tonnes amarrée sur un camion, et grâce à laquelle il explora en 1938 les couloirs d'eau vive du lac Tchad perdu dans la mer flottante des roseaux, des papyrus et des ambadges\* !

Mais ils étaient trop peu nombreux ces pionniers, et comme submergés par la nouvelle génération : celle des pionniers du pétrole, de la fusée interplanétaire ; par les chercheurs d'uranium et de métaux rares ; par les grands pontifes de l'industrie et du commerce, qui depuis quatre ou cinq ans au maximum ont bouleversé, transformé la conception qu'on se faisait du Sahara.

Pourtant ! Oui, pourtant, s'il n'y avait pas eu en 1923 et les années suivantes les frères Estienne, et surtout cet extraordinaire aventurier des sables et du progrès que fut Georges Estienne ? N'est-elle pas de Georges Estienne, cette citation gravée sur les murs du bordj de Reggan, aux lisières du Tanezrouft : « Le Sahara est un pays où les



carrières sont courtes et les gloires passées faciles à usurper » ?

C'était évidemment le sens de cette manifestation, bien plus que d'inaugurer un grand et luxueux palace, devenu indispensable en ce lieu où jadis quelques militaires perdus, isolés entre les quatre murs d'une forteresse, montaient une garde dangereuse. Mais s'il n'y avait pas eu dans ce passé récent la prodigieuse épopée des frères Estienne, la découverte de la piste du Tanezrouft, l'application pratique de l'automobile, puis de l'aviation au désert, Béchar serait-il ce qu'il est : une étonnante ville de quinze mille habitants surgie des sables ?

## Le Sahara

C'est pourquoi sans doute, le lendemain, notre groupe se scindait en deux tronçons ; alors que la masse des invités regagnaient le Nord, une quinzaine de privilégiés prenaient place dans un DC-3 d'Air Algérie, préparé pour un voyage dans le Sud et emportant les rations d'eau réglementaires.

De Colomb-Béchar à Adrar, il y a deux jours par la piste. Celle-ci descend la vallée de la Saoura, passe à Taghit, Beni-Abbès, Kersaz, Timmoudi et sort dans la zone d'épandage du Touat au Foug el Kheneg. Au-delà, de Sba à Reggan en passant par Adrar, c'est le fleuve vert des palmiers du Touat, qui coule resserré entre les plateaux rocaillieux de la hamada\* du Tademaït et les levées régulières et infinies des dunes de l'erg Chech. Plus au sud, à Reggan exactement, commence le fameux Tanezrouft, mille kilomètres de reg plat dans tous les sens, pas un brin d'herbe, pas un point d'eau ; le « pays de la peur et de la soif », traversé une seule fois par le capitaine Cortier et ses méharistes, véritable *no man's land* dans lequel ne

s'aventuraient que les rezzous\* les plus audacieux des Reguibat ou des Iforas\*...

## **Adrar, 45 degrés à l'ombre !**

À peine avons-nous décollé de Béchar, survolé les pistes de lancement, puis la haute cheminée fumante de la centrale thermique, que le mauvais temps cesse ; quelques rouleaux de nuages fuyant et s'échevelant sous nos ailes s'étirent et se dispersent, découvrant l'infini des solitudes : rochers, sables, ravinements... On distingue à peine le trait fin de la piste couleur du reg ; vers l'est, la houle des grandes dunes de l'Erg occidental, vers l'ouest, la hamada du Guir, puis les chaînons de l'erg Chech. On est aveuglé par la lumière, on cligne des yeux, on somnole, et quand le voyant rouge s'allume : « Attachez vos ceintures », on est tout étonné d'apercevoir les carrés vert-de-gris des palmeraies et la masse cubique des bâtiments administratifs d'Adrar. Nous voici au Touat. L'avion se pose, par sa portière ouverte pénètre comme une langue de feu : « Quarante-cinq degrés à l'ombre », annoncent en riant les officiers sahariens en boubous de toile blanche qui nous accueillent. Cette fois, nous sommes bien au Sahara. Tous les invités en conviennent, qui n'ont pas prévu – il faisait froid à Béchar – cet étonnant et rapide changement de température.

Déjà des cars nous attendent, ces bons vieux cars aux carrosseries lustrées, rayées par les vents de sable et les tornades, aux pneus cuits et recuits, s'écaillant sur les bords, conduits par des routiers athlétiques, pour qui c'est le métier normal que de franchir deux fois par semaine le Tanezrouft.

## II

Reggan, dernier poste aux confins du Tanezrouft

D'Adrar à Reggan, il y a cent cinquante kilomètres.

La piste impériale numéro 2 emprunte le grand reg plat et roulant, sorte d'antichambre du Tanezrouft qui sépare les deux postes, mais l'administration a tracé une route secondaire qui relie les ksour\* fortifiés des palmeraies du Touat et c'est celle-ci que nous allons emprunter. La chaleur (quarante-cinq degrés) est très forte pour qui vient du Nord sans transition, de plus une brume de sable stagne sur le paysage, noie les lointains, enveloppe le pays, estompe, dilue et contribue à l'irréalité présente. Dans le car, les officiels, vivement intéressés, découvrent tout à coup le vrai Sahara, sa rigueur et son étrange pouvoir d'envoûtement. Déjà les lourdeurs du protocole s'atténuent, les groupes se forment par affinités et non par rang social ; notre guide est le commandant Guimbretière, chef d'annexe du Touat, maître après Dieu dans son immense territoire.

Et tandis que nos puissantes voitures tressautent sur la tôle ondulée dans des nuages de poussières ardentes, il répondit laconiquement à nos questions.

« Ces palmiers décharnés ? Les sauterelles, monsieur ! Une vraie calamité ! »

## Paysage de genèse

Nous roulons. Et défilent devant nous des forteresses d'argile et de sel, des villes mortes qui imperceptiblement ressuscitent de leur engourdissement millénaire. Les ksour offrent leurs pans de murailles écroulées – à quoi bon les entretenir, puisqu'il n'y a plus de rezzous !... Des palmeraies, encore des jardins, si poussiéreux, si embrumés qu'on les distingue à peine des masses environnantes, et parfois une brèche dans une courte falaise par où se jette le courant de sable d'un oued\* couleur de plomb fondu, et au-delà de cette brèche, l'aveuglement d'une dune incandescente, ou bien rien, la plaine morte, la plage infinie, abandonnée par les dernières marées de l'ère secondaire, une porte étroite sur le néant.

On fait halte tous les cinquante kilomètres. Le désert a transformé nos hôtes : il n'y a plus ici de grand président, ni de haut commis de la République, le sable a terni les faux cols, lustré les complets vestons, grisonné les cheveux noirs et uniformisé les voyageurs.

Seules tranchent là-dedans – comme si le désert savait reconnaître les siens – l'impeccable tenue blanche du chef d'annexe et l'ordonnance stricte de Georges Estienne.

Il est le seul qui ne fasse pas « personne déplacée » comme suggère un humoriste, malgré la rigueur d'enfer du climat. Quarante ans durant, hiver comme été, Georges Estienne a traversé le Sahara sans concéder la moindre chose au désert ; il ne souffre ni du chaud, ni du froid ; il ne souffre que de l'inaction et de la carence, c'est déjà largement suffisant, pense-t-il.

Chacun dans le car passe une langue sèche sur ses lèvres fendillées... Déjà la soif... Mais voici que Georges Estienne donne un ordre et des soutes du car on sort, bien fraîches dans leur enveloppe de paille et de glace, des bouteilles de rafraîchissement. À voir l'âpreté avec laquelle

chacun se jette sur le liquide, je soupçonne notre hôte d'avoir prémédité cette balade ; ne fallait-il pas que l'on connût une fois « pour de bon » le vrai Sahara ?

## **Pauvreté millénaire des ksouriens**

On profite de la halte pour interroger le commandant, il est laconique ; il n'est pas inquiet des événements ; il sait qu'il ne se passera rien dans ses ksour ; les pauvres haratin\* gouvernés par lui savent bien qu'ils attendent tout de lui, la nourriture et les soins, et qu'avant son arrivée – ou celle de ses prédécesseurs – ils mouraient régulièrement de faim et d'épidémies, bon an mal an, plus malheureux encore lorsque les années grasses déclenchaient les terribles rezzous des hommes bleus venus de l'est ou de l'ouest...

Ce qu'il ne dit pas, c'est qu'il dispose en tout et pour tout d'une quinzaine d'hommes, sous-officiers et soldats et que cela lui suffit pour gouverner une annexe grande comme le quart de la France. Il y a bien un peloton de méharistes, mais il est quelque part au pâturage à huit cents kilomètres d'Adrar !

## **Reggan !**

À la nuit tombante, nous arrivons à Reggan. Étudiez une carte saharienne à grande échelle. Vous y trouverez Adrar, et aussi Reggan, bien marqués, avec un gros rond, tout comme Béchar, ou Biskra, ou même Mascara. Sur le terrain, c'est tout autre chose. Deux bordjs carrés couleur de sable sur un plateau pierreux, c'est tout ! Un radio chef de poste, cinq goumiers\*, un instituteur français, et Tayeb, le fidèle gardien du bordj de la Transsaharienne... Voilà !

Comme le soleil se couche, et que nos voitures apparaissent, d'un peu partout éclatent des salves, des coups de feu. Quelques-uns autour de moi sursautent. Le mot qu'on n'ose pas prononcer vient aux lèvres : « les fellaghas ! »

## **Tam-tam et fantasia\***

Estienne reste imperturbable et aussi Guimbretière, tout au plus fera-t-il arrêter les voitures avant qu'elles ne soient entourées par une foule hurlante, excitée, martelant le sol poussiéreux de ses danses frénétiques, rythmant de cris sauvages poussés en cadence le roulement tragique d'un tam-tam de tambourins et de castagnettes de fer ; partout la poudre parle, les vieilles pétoires éclatent joyeusement, de longues flammes nous frôlent le visage ; prenons garde ! Oui, prenons garde à l'enthousiasme des haratin. Ils sont tous venus ce soir pour nous accueillir ; ceux de Taourirt, ceux de Reggan et aussi de Sali, et maintenant ils chantent les louanges des hôtes illustres qu'on leur a annoncés. Mais il a suffi d'un geste d'Estienne pour qu'ils se calment un peu, élargissant le cercle sans cesser de sourire. Bientôt autour des flammes qui s'élèvent sur le reg, malgré la touffeur de la nuit tropicale, se reforment des cercles de danseurs, hiératiques, archaïques, formant des chaînes sans fin psalmodiant indéfiniment les mêmes paroles, et riant de toutes leurs dents blanches, éclatantes, lumineuses dans leurs faces d'ébène à peine plus sombres que le crépuscule cendré qui forme encore un liseré gris vers l'ouest...

**Ainsi naquit l'histoire !**

Après le repas pris en commun dans le bordj, nous sommes sortis dans la nuit. Le ciel crépitait de météores ; son velum était clouté de milliers d'étoiles... Le tam-tam avait cessé et nous subissions tous le poids immense du silence. Ce silence des âges révolus à peine troublé par un très doux gémissement, comme une grande plainte venue des au-delà terrestres, qui se coulait autour de nous et s'enfuyait, sans cesse renouvelée, comme le bruit d'un ressac d'air chaud sur les grèves illimitées...

« Il y a trente ans, fit brusquement Georges Estienne, comme s'il se parlait à lui-même, c'est ici que le soir ceux qui restaient veillaient le retour de leurs compagnons ; jusqu'à l'instant où Tayeb, toujours le premier, de ses yeux perçants de nomade, discernait dans la nuit cette étoile mouvante comme un feu follet qui sautillait, disparaissait, réapparaissait.

“Les voilà !” s'exclamait-il, mais il fallait encore de longues minutes avant que nos yeux de roumis\* aient pu discerner parmi tant d'étoiles vraies, le clignotement lointain des phares de la voiture. Mais nous savions qu'ils étaient là, qu'ils arrivaient, et pendant trois, quatre heures, davantage parfois, nous les attendions, il semblait qu'ils ne se rapprochaient jamais, puis tout à coup deux pinceaux balayaient le Tanezrouft, on entendait le bruit chantant du moteur qui escaladait en première la côte sous le bordj. Ils étaient près de nous... »

Nous écoutons cet homme athlétique et froid qui, pour une fois, venait de laisser percer un peu d'émotion.

Et ce qu'il nous dit ce soir-là, face aux étoiles, sombre silhouette humaine dressée dans la nuit du désert face à l'immense Tanezrouft, je me suis promis de vous le raconter. Parce que c'est l'une des dernières chansons de geste du monde. Parce que ses héros furent deux jeunes élèves du lycée de Nice, leur ville natale, et que leur exploit est déjà entré dans la légende.

# VOYAGE AU PAYS DE LA PEUR

III. — Georges ESTIENNE, enfant de Nice, fait passer sans transition le Sahara de l'époque du chameau à celle de l'automobile

Un récit inédit de Roger Frison-Roche

L'histoire du Sahara est peut-être la plus longue de toute l'humanité. Bien avant que fleurissent les premières dynasties égyptiennes, des peuples mystérieux parcouraient déjà les immenses steppes africaines de l'Éthiopie nord, s'y fixaient sur les massifs montagneux, vivaient, mouraient, disparaissaient au cours des millénaires, remplacés par d'autres peuples non moins humains, qui, à leur tour, s'évanouissaient dans la nuit des temps.

## DE LA CIVILISATION DU CHAMEAU...

De ses grands peuplements humains de la préhistoire égyptienne, on ne sait pratiquement rien, sinon que les premiers égyptiens possédaient une haute civilisation, une culture artistique profondément puissante dont témoignent les merveilleuses gravures et fresques peintes du Méroïtique ou du Tassili des Ajers. Bien longtemps après virent les Garamantes, puis enfin l'invasion arabe coïncidant avec l'introduction du chameau arabe. Depuis deux mille ans le Sahara s'est changé ; il en était encore après la guerre de 1914-18 à la civilisation du chameau. Il n'y eut pas la pénétration européenne qu'en 1830 et la pénétration scientifique au début du XX<sup>e</sup> avec la mission Foureau-Lamy. On peut dire qu'en 1914, le voyageur qui veut sortir des pistes automobiles se procure les massifs montagneux de l'intérieur, dont forment sa caravane à l'usage même de celles qu'on place dans les tourelles. Il y a des dizaines de siècles.

## ...AU TRIOMPHE DE LA TECHNIQUE

Pourrait-on dire qu'un homme a changé tout cela, un homme, au pluriel une famille. Car si l'on veut comprendre le comportement du petit indigène nigérian Georges Estienne, il est indispensable de se point, au-delà de son œuvre, son être, son être, et d'être toujours présent à l'œuvre qu'il a fait les fils du général Estienne, que les générations de 1914-18 commencent même sous le titre de « Fils des Chars ». Cet officier général qui forme ses fils à la haute école du courage et de l'œuvre africaine.

On ne mesure l'œuvre d'un explorateur qu'à son beaucoup de recul. Le temps est nécessaire pour que se vérifie la justesse de ses prédictions, la réalité de ses hypothèses, la valeur de ses découvertes. Ainsi peuvent dire maintenant de Stauder qu'il fut un très grand explorateur, pour avoir été l'opinion de ses explorations, peut-être

l'œuvre, surtout, affectant les premières réalisations de cette œuvre extraordinaire qu'est la création de l'État Liban du Congo Belge. S'il n'y avait pas eu cette œuvre de paix et de civilisation, le nom même de Stauder aurait disparu de la mémoire et la postérité qui comme l'œuvre même du conquérant arabe et musulman.

## EXPLORATEURS DE JADES ET D'AUJOURD'HUI !

Que restait-il du grand voyage de René Caillié, premier abécédaire

connaissance des civilisations africaines. Aujourd'hui l'œuvre africainologue se poursuit autour de cette découverte, alors que l'explorateur se consacre à l'étude de l'œuvre de la Garet et Djennet, qui depuis longtemps tombent dans l'oubli.

## UN EXPLORATEUR REVOLUTIONNAIRE

C'est dans cet ordre d'idées qu'il est mortel de citer Georges Estienne parmi les plus grands explorateurs modernes du Sahara, car en lui doit la conception barbare de



MISSION MILITAIRE PRIS DU REGGAN (Photo Frison-Roche)

porter dans Tombouctou la mystérieuse ? Rien, sinon un exemple de courage, surmontant, tout à une courte époque de sa vie, mais dont les résultats d'aujourd'hui sont apparus à l'exploration du Sahara, ni à la pénétration européenne de ces terres sahariennes. Comment ne pas lui opposer le bilan exceptionnel de la reconnaissance au Maroc de Charles de Foucauld dont le nom de travail a servi de base à notre action au protectorat.

En 1914, la mission Cuche, dont le talent parisien, explorait une contrée inconnue du Sahara : la Ténédos ; nous gratifions pour la première fois la fameuse montagne des Gharas, la Garet et Djennet au prix de sacrifices difficiles et ont exploré l'histoire bien nous aider la vie, mais quelques semaines plus tard, dans le même massif, la mission Stauder et relevait également les magnifiques fresques peints du Méroïtique ; un pas de géant venait d'être fait dans la

l'utilisation de l'automobile au désert. Sa découverte de la route du Tassili n'est, comme l'a écrit en février 1917, le professeur Emile Gautier, l'œuvre d'une révolution technique qui ne s'arrêtera pas là.

Plus tard, voulant en quelque sorte populariser la traversée du Tassili, Georges Estienne le traversa tout seul à bord d'une petite 6 CV. Renault, ajoutant ainsi un maillon à la chaîne serrée qu'il a forgée de ses mains en un quart de siècle et qui aboutit à la création du magnifique réseau moderne de pistes et de lignes automobiles du Sahara.

On peut donc dire, suivant l'avis émis par le professeur Gautier, que le Nigérian Georges Estienne est le principal artisan de la transformation économique du Sahara. Après deux mille ans de civilisation du chameau, le Sahara est passé en

\* Suite à la page 3



### III

Georges Estienne, enfant de Nice, fait passer sans transition le Sahara de l'époque du chameau à celle de l'automobile

L'histoire du Sahara est peut-être la plus longue de toute l'humanité. Bien avant que fleurissent les premières dynasties égyptiennes, des peuples mystérieux parcouraient déjà les immenses steppes africaines de l'hémisphère Nord, s'y fixaient sur les massifs montagneux, vivaient, mouraient, disparaissaient au cours des millénaires, remplacés par d'autres peuples moins inconnus qui, à leur tour, s'évanouissaient dans la nuit des temps.

### **De la civilisation du chameau...**

De ces grands peuplements humains de la préhistoire saharienne, on ne sait pratiquement rien, sinon que les peuples disparus possédaient une haute civilisation, une culture artistique profondément poussée dont témoignent les merveilleuses gravures et fresques peintes du Mertoutek ou du tassili\* des Ajjer\*. Bien longtemps après vinrent les Garamantes\*, puis enfin l'invasion arabe coïncidant avec l'introduction du chameau arabe. Depuis

deux mille ans, le Sahara n'a pas changé : il en était encore après la guerre de 1914-1918 à la civilisation du chameau. Il n'a connu la pénétration européenne qu'au XIX<sup>e</sup> siècle et la pénétration scientifique au début du XX<sup>e</sup> siècle avec la mission Foureau-Lamy. On peut dire qu'en 1955, le voyageur qui veut sortir des pistes automobiles et parcourir les massifs montagneux de l'intérieur doit former sa caravane à l'image même de celles qu'employaient les Touareg, il y a des dizaines de siècles.

### **... au triomphe de la technique**

Pourtant un homme a changé tout cela, un homme, ou plutôt une famille. Car si l'on veut comprendre le comportement du petit lycéen niçois Georges Estienne, il est indispensable de ne point séparer de son œuvre son frère René, et d'avoir toujours présent à l'esprit qu'ils sont les fils du général Estienne, que les générations de 1914-1918 connaissent mieux sous le titre de « Père des chars ». Cet officier général sut former ses fils à la haute école du courage et de l'aventure scientifique.

On ne mesure l'œuvre d'un explorateur qu'avec beaucoup de recul. Le temps est nécessaire pour que se vérifient la justesse de ses prédictions, la réalité de ses hypothèses, la valeur de ses découvertes.

Ainsi peut-on dire maintenant de Stanley qu'il fut un très grand explorateur, pour avoir dès l'époque de ses explorations jeté des bases, amorcé, effectué les premières réalisations de cette œuvre extraordinaire qu'est la création de l'État libre du Congo belge. S'il n'y avait pas eu cette œuvre de paix et de civilisation, le nom même de Stanley aurait risqué de ne passer à la postérité que comme l'image même du conquérant avide et cruel.

## **Explorateurs de jadis et d'aujourd'hui**

Que reste-t-il du grand voyage de René Caillié, premier chrétien à pénétrer dans Tombouctou la mystérieuse ? Rien, sinon un exemple de courage surhumain, limité à une courte époque de sa vie, mais dont les résultats n'ont absolument rien apporté à l'évolution du Sahara, ni à la pénétration européenne de ces terres lointaines. Comment ne pas lui opposer le bilan exceptionnel de la reconnaissance au Maroc de Charles de Foucauld\*, dont la somme de travail a servi de base à notre action au protectorat.

En 1935, la mission Coche, dont je faisais partie, explorait une contrée inconnue du Sahara : la Tefedest. Nous gravissions pour la première fois la fameuse montagne des Génies, la Garet El-Djenoun, au prix de sérieuses difficultés et cet exploit faillit bien nous coûter la vie, mais quelques semaines plus tard, dans le même massif, la mission découvrait et relevait soigneusement les magnifiques fresques peintes du Mertoutek. Un pas de géant venait d'être fait dans la connaissance des civilisations anciennes. Aujourd'hui, l'œuvre archéologique se poursuit autour de cette découverte, alors que l'exploit sportif considérable à l'époque de l'ascension de la Garet El-Djenoun est depuis longtemps tombé dans l'oubli.

## **Un explorateur révolutionnaire**

C'est dans cet ordre d'idées qu'il est normal de classer Georges Estienne parmi les plus grands explorateurs modernes du Sahara, car on lui doit la conception hardie de l'utilisation de l'automobile au désert. Sa découverte de la route du Tanezrouft était, comme l'a écrit en février 1927 le

professeur Émile Gautier, l'amorce d'une révolution technique qui ne s'arrêtait pas là...

Plus tard, voulant en quelque sorte populariser la traversée du Tanezrouft, Georges Estienne le traversa tout seul à bord d'une petite 6CV Renault, ajoutant ainsi un maillon à la chaîne serrée qu'il a forgée de ses mains en un quart de siècle et qui aboutit à la création du magnifique réseau moderne de pistes et de lignes automobiles du Sahara.

On peut donc dire, suivant l'avis éminent du professeur Gautier, que le Niçois Georges Estienne est le principal artisan de la transformation économique du Sahara. Après deux mille ans de civilisation du chameau, le Sahara est passé en quelques années à la civilisation mécanique des pistes et de l'automobile. C'est un fait historique et humain indéniable. Que l'on retrouve en 1955, derrière son bureau de président-directeur général de la Société africaine des transports tropicaux, le courageux et inventif sous-lieutenant de 1922, préparant obscurément les relais de la future mission Citroën transsaharienne, prouve que Georges Estienne concrétise en sa personne tout ce qui a été découvert, mis au point, créé, exploité dans le domaine de l'automobile au Sahara.

Peut-être est-il bon de remonter vers ces débuts déjà lointains et de mesurer par quelques souvenirs rétrospectifs la somme de courage et de réflexion qui fut nécessaire à l'homme pour arriver au grandiose résultat d'aujourd'hui.

C'est en effet en février 1923, au fort de Kidal, au Soudan, alors que ses compagnons de la mission Citroën fêtaient leur grande victoire sur le Sahara et considéraient sans doute leur tâche comme achevée, que Georges Estienne entrevit avec clairvoyance l'avenir. Pour lui, tout commença dès cet instant.

## **L'idée-force d'Estienne**

Depuis le début du siècle, de timides essais avaient été faits par l'armée pour l'emploi de l'automobile dans le désert, mais la plupart de ces raids s'étaient montrés inefficaces.

Conçus par des militaires qui étaient avant tout des Sahariens, ces essais n'étaient pas poursuivis selon un plan scientifique ; des considérations de sécurité et également de routine faussaient les itinéraires choisis.

Georges Estienne, avant de découvrir ce qui devait être l'idée-force de ses futures tentatives – *que la route de l'automobile doit être cherchée là où précisément le chameau ne passe pas* –, avait déjà une grande expérience saharienne.

Mais, contrairement à ce qui se produisait toujours avec les jeunes officiers mutés dans le Sud et qui rapidement s'accoutumaient au désert au point d'en adopter le langage, le costume et les coutumes, et de s'y intégrer totalement, Georges Estienne conserva là-bas les qualités qui faisaient de lui en France, malgré sa jeunesse, une forte personnalité. Il affrontait le Sahara bien résolu à trouver ce que sa civilisation d'homme blanc et occidental, son esprit scientifique pourraient y apporter de neuf. Il considérait l'époque des grands raids chameliers comme révolue : il n'allait pas craindre bientôt de susciter de nouvelles méthodes révolutionnaires en se heurtant dès le début aux routines administratives.

## **Un homme d'action**

Par son caractère froid, méthodique, cartésien ; par sa formation scientifique presque héréditaire, le jeune lieutenant Estienne, brillant engagé volontaire en 1914-1918, officier des chasseurs alpins, puis pilote d'avion de reconnaissance et d'observation, détonnait presque dans

ce Sahara où très souvent le rêve et la contemplation se substituent à l'action...

L'œuvre persévérante des grands aînés qui, par des méthodes archaïques, avaient pacifié et reconnu en vingt ans un territoire désertique, grand comme sept fois la France, Georges Estienne rêvait de la poursuivre en utilisant les plus récentes découvertes humaines : l'auto, l'avion...

Déjà, en 1922, le lieutenant Estienne, délaissant l'orientalisme et le rêve, pensait irrespectueusement et ne craignait pas de le dire devant les « barbes sacrées » de l'époque, que le Sahara des chameaux, des sérouals\* et des boubous était révolu.

Il était, sans le savoir, le précurseur des chercheurs modernes actuels et particulièrement de cette étonnante génération des « pétroliers » de 1953.

Et tout en participant à plusieurs grands raids qui devaient l'amener au plus profond du pays inconnu, il n'hésitait pas à penser que ceux-ci étaient une erreur. Ses qualités pourtant l'avaient fait discerner très vite comme un jeune explorateur audacieux, un chef énergique et indiscuté. On ne sait peut-être pas assez que la reconnaissance et le ravitaillement de la mission Citroën, qui en 1922-1923 traversa le Sahara et connut un retentissement mondial, furent l'œuvre du lieutenant Georges Estienne. Il participa cette même année à la fameuse expédition commandée par G.-M. Haardt et Louis Audoin-Dubreuil qui, avec ses autochenilles, traversa le Sahara par l'itinéraire Ouargla-In Salah-Hoggar-Kidal, pour gagner le Niger à Bourem.

## **Se passer du chameau**

L'itinéraire de la mission Citroën, comme d'ailleurs celui de toutes les expéditions et de toutes les tentatives

précédentes, avait été imposé par les servitudes de l'époque – chaînes de points d'eau, sécurité –, et n'avait pas été étudié en fonction du moyen moderne employé – l'automobile. Le voyage du général Lagardette à Adrar, la mission automobile d'Ouargla à In Salah par Inifel, le raid du général Laperrine au Hoggar, avaient nécessité pour leur préparation et leur ravitaillement des chameaux et des chameliers. Ceux-ci sont tributaires du pâturage et de l'eau et précisément les parcours des caravanes empruntent les terrains les moins favorables à l'automobile : fonds d'oueds ensablés et couverts de buttes de végétation (m'rokba\*), terrains montagneux (Adrar, Mouydir, Hoggar).

En somme, il eût fallu se passer délibérément de leur concours ! Idée plus que révolutionnaire !

## IV

L'étrange entrevue de Kidal entre Georges Estienne et  
Baba Ould Abidine, chef de guerre des Reguibat

Revenons au 12 février 1923, date historique dans l'histoire du Sahara puisqu'elle vit naître l'idée qui devait révolutionner les conceptions sahariennes de l'époque.

Dans la salle haute du fort de Kidal, sous le mirador de banco\* rouge, Georges Estienne interroge le djicheur\* Ould Abidine.

Reconstituons la scène. Dehors le pays est en liesse. On fête les arrivants de la mission Citroën. Touareg et Peuls\* cependant continuent leur immuable tradition pastorale ; ils poussent lentement sous le soleil de feu leurs innombrables troupeaux de bœufs et de zébus aux gigantesques cornes blanches, et ceux-ci s'agglomèrent flanc contre flanc dans un éblouissement de poussière dorée soulevée par le piétinement du troupeau, contre le tertre artificiel sur lequel s'élève la margelle du puits. L'air est empli de beuglements, de bêlements, des cris brefs et rauques des bergers. Des femmes minces et bronzées, aux visages ravissants, surveillent nonchalamment les esclaves athlétiques qui tirent l'eau à l'aide des grands delous\* de peaux brutes ; de jeunes garçons à peine nubiles, semblables à de jeunes fauves, dansent et courent



entièrement nus, poudrés de poussière grise, au milieu des troupeaux.

## **Deux civilisations s'affrontent**

Devant le bordj, les vainqueurs du Sahara contemplent cette scène. Ils viennent de réussir un exploit considérable : avec leurs autochenilles, ils ont traversé le terrible Tanezrouft, de l'Ahnnet de Tamanrasset à Tin-Zaouaten ; les voici au Soudan. Tandis que les mécaniciens s'affairent, ils posent complaisamment pour la photo. Les voici en tenue d'explorateur : casque, bottes de cuir, culottes de cheval, revolver au côté, assis sur un bloc de basalte, recevant l'hommage des populations des Iforas.

Mais tandis que le tam-tam retentit, que les brasiers du festin s'allument dans des cuvettes de sable, sous les palmes des jardins, un homme travaille. Il a laissé ses compagnons à la joie de leur expédition terminée.

Pour G.-M. Haardt, pour Audoin-Dubreuil, la tâche est terminée : ils voulaient un exploit sensationnel, ils le tiennent. Ils ont traversé au grand complet le Sahara ; ils pensent au retour, aux lauriers, ils ébauchent déjà d'autres raids : la « croisière noire ». Pourquoi pas ? N'ont-ils pas accompli le plus difficile ? Et plus tard, la « croisière jaune » ! Ils réussiront ; ils ont à leur disposition la fortune fabuleuse d'André Citroën, des moyens gigantesques. Là où même une colonne militaire eût échoué, ils ont réussi.

Mais ce qui les satisfait dans leur orgueil ne suffit pas à Georges Estienne. Qu'importe qu'ils aient réussi une traversée sans lendemain avec des moyens exceptionnels, avec des véhicules spéciaux ! Georges Estienne a compris au cours de ce voyage une grande vérité. Ce qui jusqu'à présent était considéré comme infranchissable au Sahara doit devenir la route de demain des automobilistes. Il a pu se rendre compte que pendant la courte traversée de

l'extrémité orientale du Tanezrouft, sur les quelque trois cents kilomètres qui séparent Silet de Tin-Zaouaten, la progression de la colonne a été des plus faciles toutes les fois qu'ils ont rencontré le reg pur, le « tanezrouft\* » des Touareg, le « ténéré\* » des Tibbou\*, c'est-à-dire la plage morte et régulière, sans eau, sans herbe, le pays de la peur et de la soif. C'est donc par là qu'il faut passer désormais.

## **Il faut vaincre le Tanezrouft**

Georges Estienne dès cet instant – il l'écrira plus tard – pressent la vérité. Il faut désormais que les pistes automobiles soient étudiées en utilisant les grands regs plats, roulants, les hamadas caillouteuses, mais unies et au sol ferme.

C'est le Sahara sans eau, sans pâturages et sans vie, inaccessible au chameau ! Mais *l'automobile va dix fois plus vite que le chameau*, avec elle on peut se permettre d'aborder des étendues désertiques incroyables de cinq cents, de mille kilomètres !

Mille kilomètres ? Estienne a sur les lèvres le nom fameux, le nom redouté : « Tanezrouft », « le pays de la peur... »

Ce qu'ils en connaissent avec la mission Citroën, c'est une simple écharpe, son extrémité orientale ; certes, ils ont coupé au plus court, mais il y avait encore des puits, en tout cas ils pouvaient se détourner vers l'est et regagner la piste chamelière si le besoin s'en était fait sentir. Mais pour aborder le Tanezrouft du nord au sud, d'Adrar à Gao, il faut sans hésiter plonger dans mille quatre cents kilomètres d'inconnu, dont mille sans eau !

Avant de dévoiler sa pensée à quiconque, Estienne désire en connaître davantage sur ce fabuleux pays ; il sait très bien que s'il soumettait dès cet instant son idée à ses camarades, ceux-ci la rejetteraient. Quant à ses chefs, ils

en sont toujours aux consignes du chameau : le pâturage, le puits. Et ce qui en découle : les sables, les dunes, les oueds ou la montagne, c'est-à-dire du terrain impraticable.

Mais en 1923, on ne sait que très peu de choses sur le Tanezrouft, sinon que s'y aventurer est une entreprise folle, qui n'a été tentée et réussie qu'une seule fois par le capitaine Cortier. Ce brillant officier et ses méharistes ont retrouvé une ligne d'anciens puits abandonnés d'ouest en est et sont passés au prix de terribles efforts et de souffrances sans nom. Ils ont atteint les limites de l'effort humain, tout ce qu'ils ont pu confirmer, c'est qu'ils n'ont rencontré, au cours de leur expédition, que la plaine infinie, démesurée, sans fin, sans relief... La plaine hallucinante, dont la monotonie même finit par frapper de folie les plus endurcis des nomades. Mais de ce tableau très noir, Estienne ne retient qu'une chose : Cortier a pu avancer rapidement, car le sol était ferme et le reg plat. Du reg... ce qu'il cherche.

Mais il faudrait connaître autre chose, la composition du terrain dans l'axe nord-sud, qui devrait être suivie par une éventuelle reconnaissance automobile.

Le mot est prononcé : une reconnaissance automobile. Estienne déjà écarte l'autochenille, trop lente, il entrevoit des véhicules normaux, aux mécaniques moins compliquées...

## **Baba Ould Abidine**

Et c'est pourquoi il a obtenu du commandant de cercle de Kidal une entrevue avec Baba Ould Abidine, le plus fameux des coureurs de rezzou du Maroc au Niger, de la Mauritanie au Touat... Baba Ould Abidine, fils aîné du grand chef dissident réfugié au Tafilalet et lui-même prisonnier à Kidal depuis une douzaine d'années. C'est un guerrier maure, aux longs cheveux fous (lorsqu'il ne les voile pas du

litham sombre). Il a conduit plusieurs rezzous à travers le Tanezrouft, il en connaît les points d'eau les plus secrets, les plus anciens. N'a-t-il pas emprunté (précieux recoupement) l'itinéraire Cortier, l'ancienne piste Amrenen-Ouallen, qui intéresse si fort le jeune officier français, car elle se situe vers le tropique, à peu près à distance égale du Touaf au Soudan.

Le contact est étrange entre ces deux hommes de race, de religion et de culture si différentes. Entre le grand pillard biblique, chef de guerre féodal capable des plus grands raids tels que traverser le Sahara, le plus inconnu des hommes avec les seuls moyens que Dieu lui a fournis, le chameau et la guerba\* en peau de chèvre pour contenir de l'eau... entre l'homme bleu mystérieux parlant par paraboles et le jeune officier français si peu semblable à ceux que connaît Ould Abidine et qui sont très proches de lui. Les voici face à face, séparés par une théière et quelques verres fumants que ne cesse de remplir un petit esclave nègre silencieux, le captif résigné et le chef au visage fermé, hermétique, réfléchi pour qui d'ores et déjà Ould Abidine a de l'estime, car celui-ci parle peu et sait écouter.

Et peu à peu, tandis que par moments arrive jusqu'à eux le tumulte de la fête, le guerrier prisonnier déroule ses souvenirs et Estienne voit les yeux s'animer, briller, lorsqu'il évoque les plaines infinies qu'il est seul à *savoir* traverser, ou les puits et les oglats\* que lui ont indiqué ses ancêtres et qui ne sont plus maintenant que chimères, trous ensablés ou mares d'eau boueuse empoisonnée. Il raconte comment il a égorgé ses chamelles pour boire l'eau de la panse ; comment, pour sauver sa vie, il a dû abandonner les malades, et parfois renoncer aux lourdes charges de ses prises, tant la vie compte plus que toutes les richesses lorsque vient le moment de choisir.

**Mille kilomètres de sable fin roulant !**

Estienne écoute, pose de rares questions, toutes d'orientation, prend des notes, essaye de démêler l'itinéraire idéal à travers ce fatras d'images et de paraboles. « Nous avons marché dix jours sur une grande plaine en nous guidant sur Orion, et puis ensuite encore vingt jours sans trouver un brin d'herbe, le cou du chameau pointé sur Vénus... » Mais toujours ce mot revient : le reg. La plaine, l'immensité incommensurable...

Tard dans la nuit, Estienne écrit. De ce que lui apprend Ould Abidine, il résulte que le Tanezrouft au sud de Reggan et jusqu'à Tessallit, premier puits vers le Soudan, est un immense reg, plat, formé de sable fin, quelquefois rugueux, mais toujours uniforme, à peine coupé par quelques chaînes de dunes faciles à contourner. Le sol est dur puisque les chameaux avancent rapidement et, *a priori*, un sol qui porte un chameau chargé sans que le poids de ce dernier puisse le marquer profondément est un sol roulant.

Il obtient aussi une confirmation, celle qui jusqu'à présent constituait l'obstacle principal : il n'y a pas d'eau sur mille kilomètres. Et qu'importe ! songe Estienne, l'eau je l'emporterai sur mes voitures. Là où les chameaux mettent un mois, je mettrai deux, peut-être trois jours... Je décuple ma vitesse et je réduis d'autant le temps passé dans le désert. Voilà la clef du problème !

Il se relève, salue gravement et rituellement Baba Ould Abidine ; redescend dans la grande salle du fort et se mêle enfin, détendu, à la fête donnée en leur honneur. Personne n'a remarqué son absence. La première traversée en autochenilles du Sahara vient d'être réalisée !

« Et qu'importe ! » Estienne... Lui seul sait qu'une ère nouvelle commence pour le Sahara, et que toute sa vie sera désormais consacrée à ce pays envoûtant.

Il ne lui reste plus qu'à prouver que ses théories sont exactes. Il rentre à Paris pour y trouver les appuis nécessaires.

## V

### Première traversée automobile du Grand Erg occidental

À Paris, le succès de la mission Citroën a suscité un intérêt considérable. D'importants groupes économiques songent à fonder de nouvelles lignes commerciales dans cette partie de l'Empire français qui s'ouvre à la pénétration. M. Gradis fonde la Compagnie générale transsaharienne et il nomme René Estienne, frère du lieutenant, secrétaire général de cette importante compagnie de transports. C'est alors qu'intervient le général Estienne.

Le Père des chars a écouté avec beaucoup d'intérêt le compte-rendu fidèle que lui a fait son fils de sa double traversée du Sahara avec les autochenilles Citroën ; il approuve les critiques et est séduit par l'idée de Georges Estienne : il faut réaliser une nouvelle mission Algérie-Niger, mais en empruntant cette fois l'immensité plane du Tanezrouft. Cette mission, afin de bénéficier des soutiens officiels, aura un double but : étudier certes une piste automobile (c'est l'unique désir de Georges Estienne), mais aussi pour satisfaire l'opinion publique, reconnaître le tracé possible d'un chemin de fer transsaharien que préconise le conseil supérieur de la Défense nationale.

## La mission Algérie-Niger

Les concours sont rapidement trouvés. Les ministres intéressés, la Compagnie générale transsaharienne, fournissent une partie du personnel, et la nouvelle mission Algérie-Niger est formée.

Le lieutenant Georges Estienne est nommé chef de mission ; il a sous ses ordres un officier d'aviation, le lieutenant Alexandry (il est lui-même pilote d'aviation breveté), un officier topographe, le lieutenant Huber, son frère René Estienne, quatre mécaniciens du raid Citroën, MM. Prudhomme, Billy, Rebaudi et Piat, et quatre légionnaires, le sergent Formitchow, les caporaux Bourguignon, Sorbach et Grimm.

Le matériel comporte quatre automobiles à chenilles Kégresse munies d'une remorque. L'une des chenilles traîne un avion Nieuport-Delage à ailes repliables, muni d'un dispositif photographique.

Rien n'est laissé au hasard. Les raids de pénétration automobiles qui avaient précédé la mission, et notamment ceux du général Lagardette et du commandant Bettembourg, avaient rencontré de grosses difficultés dans la cuvette ensablée de l'oued Saoura ; il faut donc éviter la Saoura. Estienne songe à couper au plus court. Il partira de Beni-Ounif, de Figuig, gagnera l'oued En-Namous et coupera au plus court nord-sud à travers l'Erg occidental pour gagner Timimoun. On possède des renseignements précis sur cet itinéraire très fréquemment parcouru par nos compagnies méharistes ; Estienne sait qu'entre les longues rangées de dunes orientées nord-ouest - sud-est, il y a des couloirs de reg dur, propices à la progression automobile. L'important sera donc de joindre ces couloirs – gassis\*, fedjs\* – les uns aux autres en franchissant le minimum possible de dunes.

L'avion de reconnaissance se justifie donc, malgré la charge et la difficulté de son remorquage. Estienne est

confiant ; le 9 novembre, la mission prend le départ.

## **À travers le Grand Erg occidental**

Les deux cents premiers kilomètres sont faciles, puis peu à peu les sables de l'erg se resserrent, les gassis deviennent plus étroits, les dunes plus élevées ; l'avion joue son rôle, mais après avoir rendu de grands services, le voici qui se brise à l'atterrissage dans une zone difficile.

J'ai la chance de connaître très bien cette région pour l'avoir traversée à dos de chameau en 1937, et c'est au retour de cette expédition (qui avait pour but des essais de skis sur le sable) que nous avons confronté, Georges Estienne et moi, nos souvenirs communs sur les énormes dunes d'El-Amri. J'ai rarement vu Georges Estienne aussi animé que lorsqu'il m'a décrit la situation dramatique dans laquelle ils s'étaient trouvés.

« ... L'avion était endommagé, me dit-il, pas question de réparer. Nous étions en plaine dans le grand réseau de dunes d'Hassi-el-Amri. Autant dire en plein cœur d'un massif montagneux de sable fin, avec des dunes de quatre cents mètres, enchevêtrées selon la forme qu'exprime si bien le terme arabe en chebkra\* : en filet. Toute la mission était prisonnière de l'erg. Partis le 9 novembre, le 16 novembre nous étions encore à soixante-dix kilomètres de Timimoun. Mais plus question d'avancer, le sable était trop friable, les dunes trop élevées. Je voyais déjà tout perdu, la mission enlisée, mes détracteurs triomphants. Je songeais du haut d'une dune, en contemplant l'horizon bouleversé des sables autour de moi, à la façon de tirer personnel et matériel de ce mauvais pas et j'étais passablement découragé lorsque tout à coup, il pleut ! Il pleut, chose extrêmement rare au Sahara ; une averse diluvienne, mais qui ne dure pas, le sable s'imbibe, durcit, bientôt le soleil luit de nouveau. »



## La pluie salvatrice

« Et je m'aperçois que sous l'action bienfaisante de la pluie, même le versant sous le “sif” de la dune (le sif est la crête aiguë d'une dune, verticale sous le vent), là où le sable est généralement friable et mouvant, est praticable. D'un seul coup j'entrevois le salut, je dévale jusqu'au camp, bondis, hurle. “En route ! En route !” Il faut profiter de cette occasion inespérée qui se ne reproduira peut-être pas de *plusieurs années*... Les moteurs tournent, nous démarrons, abordons une première difficulté, et là où la veille encore nous avions échoué, nous passons, le sable porte ! Nous hurlons de joie, le sable porte !... Mais pour combien de temps ? Vite, vite, il faut franchir les trente ou quarante kilomètres scabreux et nous serons sauvés. Chacun s'y met, pousse, aide, soulage. Ouf ! Le soir, nous sortons de l'Erg, la mission est sauvée... »

En me racontant cet exploit, Estienne s'éponge le front, comme s'il était encore là-bas dans ce terrible chaos de sable du Grand Erg. Puis il éclate de rire : « C'est vraiment ce qu'on appelle la baraka\* ! »

Il avait accompli un très grand exploit qui n'était pas près d'être renouvelé. La traversée du Grand Erg occidental s'avérait en effet impossible aux véhicules automobiles ; au retour, il faudrait chercher ailleurs. Estienne avait déjà éliminé deux tracés : la Saoura et l'Erg occidental.

Pour lui rendre justice, je dois ajouter que la traversée motorisée de l'Erg occidental n'a été renouvelée qu'en 1947, soit vingt-quatre ans plus tard, par un détachement automobile de la Légion, disposant d'engins tout-terrain ultramodernes, et qui rencontra les pires difficultés.

## Vers Ouallen

Georges Estienne regroupe tout son monde à Adrar, et le 21 novembre, sans perdre de temps, le groupe de voitures s'ébranle en direction du sud, atteint Taourirt-Reggan et s'enfonce vers l'inconnu.

Car c'est bien l'inconnu redoutable du Tanezrouft qu'ils affrontent cette fois. Estienne a chargé à Taourirt un indigène, Abidin, qui prétend connaître les abords de Tessalit ; il servira de guide. Mais pour l'ensemble du voyage, Estienne naviguera selon une méthode dont il est l'inventeur et qui, malgré sa simplicité, se révéla très efficace. Sur le capot d'une voiture était placé un cadran horizontal, sorte de cadran solaire portant des graduations horaires de quinze degrés en quinze degrés sur lesquelles se projetait l'ombre d'une tige verticale. À l'arrêt, la voiture était placée au moyen du compas, dans la direction à suivre et la montre du bord mise à l'heure indiquée par le cadran solaire. En marche, le conducteur assurait sa direction en maintenant constamment l'ombre de la tige sur la graduation lue de temps à autre à la montre. Le cap suivi était vérifié à l'arrêt toutes les deux ou trois heures et, à chaque fois, l'heure indiquée par la montre de bord modifiée s'il y avait lieu.

## **Après le désert, les hommes**

Le 24 novembre, ayant surmonté des obstacles de toute nature, et notamment descendu un krebs (falaise) de cinquante mètres, et traversé des fonds de maader\* (cuvette argileuse inondée périodiquement) en fech-fech\* (sables pourris), puis une hamada couverte de gros blocs, la mission atteint le bordj d'Ouallen. C'est une casbah abandonnée dans une gorge, le dernier point d'eau que rencontrera l'expédition. Estienne se propose depuis Ouallen de piquer tout droit à travers le Tanezrouft en direction de Tessalit, première oasis soudanaise.

Le paysage est absolument désertique. Mais dans la matinée du 26, un méhariste du poste d'Aoulef arrive, apportant un message du gouvernement général d'Algérie. Ce message équivaut pour Estienne à une catastrophe. Les autorités supérieures se refusent : le gouverneur général estime nécessaire la protection de la reconnaissance par un groupe de méharistes jusqu'à sa jonction avec les troupes soudanaises. En conséquence, Estienne devra obliquer sur les points d'eau d'In-Ziza et de Timissao, au lieu de couper directement sur Tessalit. Cela revient à dire que l'on retombe dans l'erreur ; on veut obliger Estienne à suivre la piste chamelière, c'est-à-dire des sables, du mauvais terrain et plus au sud de l'Adrar.

Dans la soirée arrive le peloton méhariste du lieutenant Dugrais, commandant le groupe mobile de l'Ahnet. Cette importante escorte a reçu des instructions précises pour assurer une protection immédiate du groupe de voitures qu'il doit escorter jusqu'à Tessalit.

La situation est embarrassante pour les deux officiers et pose un cruel dilemme au chef de mission. Les hommes vont-ils le faire échouer là où il a triomphé du Sahara ?

## VI

En trois jours, Georges Estienne triomphe  
du Tanezrouft

Les ordres supérieurs sont formels : se faire escorter par les méharistes du lieutenant Dugrais et obliquer sur les puits d'In-Ziza et de Timissao !

Estienne, qui est officier, le sait pertinemment. Mais obéir, c'est renoncer définitivement à son idée primitive, c'est retourner aux erreurs d'autrefois, c'est accepter de considérer son projet comme hypothétique. Qu'apporterait de plus une traversée motorisée par la ligne des puits ? L'itinéraire In-Ziza - Timissao ou Timiaouine est parcouru régulièrement par les caravaniers. Les deux puits les plus rapprochés sont distants de huit jours à dos de chameau, et même durant l'hiver, les lforas font traverser cette langue du Tanezrouft à leurs troupeaux de moutons damans à longs poils et longues jambes d'échassiers, qu'ils vont vendre sur les marchés du Tidikelt.

### **Dramatique décision**

Estienne n'est pas venu jusqu'ici pour renoncer. Mais comment contourner le règlement, les ordres ? Il ne peut

prétendre ne pas les avoir reçus ! Le goumier est arrivé le matin, porteur d'un pli très précis. Le lieutenant Dugrais et son escorte sont là le même jour, ponctuels au rendez-vous assigné par le commandement du Territoire des oasis. À la rigueur, Estienne peut prendre sur lui d'enfreindre les ordres supérieurs. N'est-il pas chef de mission avec pouvoirs absolus ? Bien sûr, s'il échoue, il portera toute la responsabilité de son acte, sa carrière sera brisée... Mais il sait qu'il réussira.

Mais le lieutenant Dugrais acceptera-t-il de renoncer à l'escorte ? Pressenti, l'officier refuse. Il a des ordres précis : veiller à la sécurité de la mission, la remettre à l'escorte soudanaise qui doit venir les accueillir au puits de Tessalit. Il objecte les rezzous, nombreux encore à cette époque, qui traversent et recoupent leur itinéraire...

« Que voulez-vous que je fasse de vous, Dugrais ! fait Estienne consterné, vous marchez à quatre kilomètres à l'heure avec vos chameaux, et moi je vais faire du quarante kilomètres à l'heure de moyenne. Rien n'est prévu pour passer un mois dans le Tanezrouft, ni les vivres, ni les réserves d'eau... »

Dugrais convient que son chef a raison, mais les ordres... En un éclair, Estienne a trouvé la parade. Il sourit.

« Lieutenant Dugrais, avez-vous bien lu vos instructions de route ?

— Soigneusement.

— N'établissent-elles pas nos rapports hiérarchiques, malgré la concordance des grades ?

— Il est spécifié qu'à partir de l'instant où mon peloton vous aura rejoint, je passerai sous votre commandement.

— Parfaitement ; nous sommes bien d'accord. Eh bien, lieutenant Dugrais, je vous donne l'ordre de m'attendre à Ouallen avec tout votre peloton !

— Mais ! les ordres supérieurs... Votre sécurité... Y songez-vous Estienne, à votre sécurité ? La région n'est pas sûre ! »

Estienne est touché, le ton est pressant, bien plus que les ordres, il y a cette fois l'amitié agissante qui unit les deux soldats. Estienne court vers le danger et l'autre n'y serait pas !

« Là où nous passons, Dugrais, nous ne risquons pas grand-chose. D'ailleurs, je vais vous décharger par un ordre écrit... »

Ce qu'il fait. Par ordre, le lieutenant Dugrais et son peloton attendront au pâturage de Tahalaouait, à une journée de marche vers le nord, le retour de la mission.

Vite, il faut partir ! Avant qu'un autre fâcheux télégramme n'arrive... L'azimut de Tessalit est pris : cap à 183 degrés.

## **Enfin, le Tanezrouft**

Et bientôt les quatre autochenilles s'enfoncent sous la voûte immense du ciel, sur ce Tanezrouft plat, sans relief, sans herbe, sans eau, sans traces, mais qui se révèle, ainsi que l'avait prévu Estienne, un sol merveilleusement adapté à l'automobile. En trois jours, la mission atteint Tessalit, ayant franchi plus de sept cents kilomètres de terrains inconnus. Pas un instant la volonté du chef n'a faibli, et ses compagnons chassent l'angoisse qui les étreint, combattent cette peur irraisonnée qui s'empare tout à coup d'Abidin, le hartani\* de Reggan, dont la raison semble sombrer, et qui ne reconnaît plus rien. Il ne sera dès lors d'aucune utilité, pas même pour gagner Tessalit, qu'il a visité une fois par la piste chamelière. Une fois de plus, Estienne le constate, ce qui est bon au chameau et au chamelier ne l'est plus à l'automobiliste...

Encore de nos jours, les guides indigènes que l'on emmène en mission automobile se révèlent inadaptés. J'en ai fait l'expérience en 1947, avec la mission Adeline, justement dans ce Tanezrouft de Timissao que nous

explorions d'est en ouest. Notre guide, Akou, un Targui de l'Ahnet, familier des lieux, s'avoua incompetent dès la première journée de route. Pour lui, ses repères étaient faussés, il savait que le premier soir il devrait apercevoir telle montagne sous tel angle, le lendemain traverser tel oued avec le soleil au zénith, il connaissait le moindre bloc isolé, le plus petit buisson de thalas ou d'éthels\* perdu au fond d'une vallée rocheuse, mais tous ses repères étaient calculés à la vitesse du chameau. Il ne put jamais admettre que le premier jour nous ayons accompli deux cents kilomètres, même lorsque nous lui montrions le repère qui, dans sa cervelle de nomade, devait apparaître le septième jour au matin.

## **Un fructueux retour**

Il en fut, en 1923, de même pour Estienne, et c'est lui seul, grâce à sa navigation impeccable, qui atteignit Tessalit, n'ayant pas dévié son cap durant cette immense traversée, bien plus comparable à une traversée maritime qu'à un voyage terrestre.

La mission resta cinq jours à Tessalit, y fit sa jonction avec les troupes soudanaises et le 5 décembre 1923, elle repartait pour Ouallen, qu'elle atteignait le 7 décembre dans l'après-midi, après s'être scindée en deux groupes, explorant chacun le maximum de terrain.

D'Ouallen, où Estienne rend sa liberté au lieutenant Dugrais, la mission regagne Taourirt-Reggan, porte nord du Tanezrouft, mais l'expérience de l'aller suggère à Estienne de reconnaître une route beaucoup plus à l'ouest. Il part donc avec une voiture, regagne le Tanezrouft et, en se tenant toujours à l'écart des montagnes et de la hamada, il découvre un itinéraire praticable, qui restera à peu de choses près celui utilisé de nos jours. La mission est accomplie pleinement : le Tanezrouft est maintenant

traversé de part en part sur mille kilomètres, il se confirme qu'on n'y rencontrera aucun puits, mais il se confirme également que c'est la route la plus rapide, la plus roulante – et combien ! – qui permette à un véhicule à roues ou à chenilles de joindre l'Algérie au Niger...

Le 13 décembre, vingt-trois jours après être parti d'Adrar, la mission y fait son entrée au complet. La ténacité du chef, son esprit de méthode, son courage, son endurance ont triomphé.

Une révolution technique commence au Sahara. Après deux mille ans, le Sahara passe brusquement et sans transition de l'ère du chameau à l'ère de l'automobile, déclarera le professeur Gautier, la plus pure lumière scientifique de l'époque. Et combien l'avenir lui donnera raison !



## VII

### Naissance de Bidon-V

Le succès de la mission Estienne à travers le Tanezrouft ouvrit la voie aux réalisations pratiques ; quelques mois plus tard, les six roues de la mission Gradis franchissaient en cinq jours les deux mille kilomètres qui séparent Colomb-Béchar du Niger.

On ne fait pas mieux en 1955 ! Estienne avait toujours préconisé les roues en lieu et place des véhicules à chenilles spéciales. *Choisir le terrain propice, mais y faire rouler des voitures normales* ; ce n'était pas encore le point de vue adopté par Citroën qui organisait à cette époque une nouvelle mission. Là où les six roues de Gradis avaient passé en cinq jours, il fallut sept jours aux autochenilles. Mais il y avait cependant progrès puisque les mêmes véhicules avaient mis, l'année précédente, le double de temps pour traverser par l'itinéraire du Hoggar.

## Voyages d'études

Nous entrons dès lors dans la période des voyages d'études de plus en plus nombreux. Dès 1925, la piste

Estienne était empruntée par diverses missions automobiles et aériennes : voyage du maréchal Franchet d'Esperey de Colomb-Béchar à Cotonou ; raid du commandant Delingette ; croisière noire, mission du général de Goys, etc.

Peu à peu, le Tanezrouft livrait tous ses secrets. De 1925 à 1930, les frères Estienne poursuivent un patient travail de recherches et de reconnaissances, et comme Georges Estienne l'avait prévu au cours de son raid de 1923, les puits d'Ouallen et d'In-Ziza, qui obligeaient les véhicules à quitter le bon reg plat pour du terrain instable ou montagneux, sont définitivement abandonnés. La sécurité n'est pas pour autant assurée : il y a encore des rezzous, mais les risques ne deviendraient sérieux qu'en cas de panne, et encore, à moins d'une rencontre fortuite au seul endroit où la piste des rezzous traverse le Tanezrouft d'ouest en est (vers Bidon-V), le seul point dangereux se trouve être en réalité aux abords de Tessalit, où la présence semi-permanente des forces du Soudan et la construction d'un bordj tendent à créer un climat de sécurité.

## **Paris-Tombouctou aller-retour en 15 jours**

Cependant, par vent de sable, par brume de chaleur, le risque de s'égarer sur le Tanezrouft reste grand. Les frères Estienne décident de jalonner cet itinéraire. En février 1926, Georges Estienne, alors lieutenant détaché au service de l'Aéronautique à Villacoublay, dispose d'une permission de quinze jours. Il faut faire vite à cette époque pour aller de Paris à Tombouctou et retour en quinze jours ! Il n'y a pas de service d'avion. Estienne encore une fois joue sa chance.

Les deux frères se retrouvent à Adrar, où ils chargent sur deux véhicules deux mille bouteilles vides, des

panneaux, des fûts d'essence et une réserve d'eau, puis ils s'enfoncent sur l'immense reg désormais familier.

Tous les cinquante kilomètres, un fût est dressé en balise. À Tessalit, les deux frères chargent l'eau et reprennent le balisage en sens inverse. Afin que Georges puisse être de retour avant l'expiration de sa permission, ils roulent jour et nuit. Partis de Tessalit en fin de matinée, tous les cinquante kilomètres ils enfouissent une réserve d'eau dans le sol à cent mètres plein ouest du bidon vide constituant la balise et qui, rempli de sable, porte un panneau de bois numéroté.

## **Premier balisage**

Le premier bidon abandonné, à cinquante kilomètres au nord de Tessalit, porte le numéro 1 et ainsi de suite.

Ils continuent ce long travail dans la nuit. Mais laissons maintenant Georges Estienne nous conter ses souvenirs :

« Nous avons décidé de laisser, à l'emplacement du campement de notre première reconnaissance de 1923, un dépôt d'eau important.

» Vers une heure du matin, nous nous trouvions arrêtés à ce point. J'avais profité de cet arrêt pour vérifier une des voitures qui nous donnait des inquiétudes et je rejoignais le groupe des travailleurs au moment où les fûts d'eau disparaissant sous le sable, mon frère René faisait rassembler les outils.

» Nous revenions vers les voitures ; je compte machinalement les pas et je m'étonne de trouver une distance bien supérieure à celle de cent mètres convenue.

» "J'ai été frappé, m'indique mon frère, par la situation exceptionnelle de ce dépôt situé sensiblement à mi-distance des points d'eau d'Ouallen et de Tessalit, et des régions habitées de Reggan et de Tabankort, et encore à mi-chemin des derniers postes algériens et soudanais

d'Adrar et de Gao. Je considère que ce dépôt est appelé à devenir un relais important sur la piste Reggan-Gao.”

» Nous arrivons aux voitures. Dans l'obscurité, on distingue le fidèle mécanicien Grimm, achevant de remplir de terre un bidon d'où émerge la silhouette d'un panneau. Pour être certain qu'aucune erreur n'a été commise, je demande le numéro. Une lampe tempête tendue à bout de bras, et pour la première fois j'entends prononcer le nom de Bidon-V. »

## **Bidon-V**

« Bidon-V ! », le nom allait devenir rapidement célèbre.

Le relais préconisé par René Estienne serait construit plus tard, mais l'ardent et courageux explorateur ne se doutait certes pas que ni lui, ni son fidèle Grimm ne le verraient.

À l'époque, Bidon-V sortait miraculeusement de la nuit saharienne, de cette claire nuit saharienne animée par quelques fantômes trépidants et tumultueux, qui roulaient régulièrement en direction du nord.

La piste du Tanezrouft était née à l'automobile, mais elle conservait encore toute son aura de mystère et de danger.

À vrai dire, le danger existait ; non pas tant celui de mourir de faim et de soif – pareil sort ne pouvant être réservé qu'à des imprudents se lançant dans la traversée sans préparation, sans connaissances et sans autorisation supérieure. Le véritable danger était plus sournois, plus obscur, c'était celui des rezzous qui à l'époque étaient encore particulièrement actifs. Les pillards reguibat ou les Berbères du Tafilalet lançaient très souvent leurs colonnes en direction du Soudan, n'hésitant pas à traverser le redoutable Tanezrouft, contrôlant les points d'eau d'Ouallen

et d'In-Ziza, et même de Tessalit. Pourtant, la pacification opérait et déjà les routes devenaient plus sûres.

Georges Estienne n'était pas encore satisfait des résultats atteints. Pour ce réalisateur à l'esprit précis, la tâche n'était pas terminée avec le balisage du Tanezrouft ; à quoi bon avoir ouvert une nouvelle voie de pénétration à travers l'Afrique, si cet itinéraire ne devait être réservé qu'à des missions fortement préparées, lourdes et coûteuses !

## VIII

Georges Estienne relie seul Paris à Fort-Lamy en onze jours. Mais son frère, René Estienne, est tué dans l'embuscade de Bel-Kacem

Il fallait que l'itinéraire de Bidon-V devînt classique ; Estienne le jugeait praticable à toutes les voitures, et il entrevoyait déjà le merveilleux essor qui pourrait être donné plus tard à cette route sans préjudice du chemin de fer qui suivrait à longue (très longue) échéance.

Georges Estienne décida donc de frapper l'imagination populaire. Alors que certains auraient précieusement entretenu le renom de mystère et de danger qui ne pouvait qu'ajouter à l'auréole des premiers explorateurs, Georges Estienne voulut prouver une fois pour toutes que n'importe qui pouvait traverser le Sahara en automobile.

Mais Georges Estienne n'était pas n'importe qui et son exploit reste encore actuellement, en 1955, comme une chose difficile à réaliser, malgré des pistes bien entretenues, balisées, des relais en eau et en essence, des garages avec pièces détachées !

**La plus petite voiture !**

Au début de 1927, Georges Estienne se rendit donc à Paris. Ses précédents raids lui avaient acquis toutes les sympathies chez Renault. Il se procura dans la puissante usine française une des plus petites voitures fabriquées à l'époque (avec la 5CV Trèfle Citroën), la fameuse 6CV conservant les lignes caractéristiques des Renault de l'époque : radiateur en arrière du capot, fidèle à la ligne des taxis de la Marne.

Son « torpédo » était solide, simple, robuste, il y fit à peine quelques transformations de réservoir, augmenta la section des pneus et sans plus tarder, reprit la piste du Sud : sa piste. Il voulait cette fois relier Paris à Fort-Lamy sur le lac Tchad.

Il fallait qu'il s'appelât Georges Estienne pour qu'on laissât à l'époque ce voyageur solitaire s'aventurer sur le grand reg où brillaient dans la lumière rasante du matin et du soir, les fidèles petites bouteilles vides qui jalonnaient maintenant les anciennes traces. Tous les cinquante kilomètres, le pionnier retrouvait avec joie les bidons noircis par le soleil ; il roulait régulièrement, sans inquiétude, bercé par le ronronnement de son moteur, délivré du souci de tenir un cap par le balisage qui était son œuvre. Il pouvait vraiment se dire qu'en effet, à sa suite n'importe qui pourrait venir.

Il ne tenait peut-être pas assez compte de son endurance physique, de sa connaissance parfaite du Sahara, de son accoutumance à des paysages qui jusqu'à présent avaient torturé les âmes jusqu'à la folie... Ce n'est qu'en voyant surgir dans le lointain du Sud le premier petit épineux, annonçant l'approche du Soudan, puis en voyant se préciser sur l'horizon la fine dentelle de l'Adrar des Iforas, que Georges Estienne sentit un petit serrement de cœur. Si un rezzou occupait Tessalit, comment franchirait-il les gorges bordées d'amoncellements de blocs noirâtres et calcinés ? Et s'il s'ensablait, cassait une pièce, tombait en panne ? Alors seulement lui apparurent dans toute leur réalité les dangers qu'il courait. Il n'y avait plus cette fois,

pour l'attendre, la protection des groupes nomades du Timetrine ou de l'Ahnet, ses fidèles compagnons du Soudan ou des Compagnies sahariennes. Il était seul, et les montagnes sinistres se rapprochaient.

## **Le solitaire du Tanezrouft**

Il lui sembla plusieurs fois recouper des traces de chameaux et de piétons : qui lui dirait s'il s'agissait d'un rezzou ou tout simplement de paisibles transhumants montant vers In Salah leurs moutons sans laine à jambes d'échassier ?

Il prit ses précautions. L'Adrar était tout proche, il faisait nuit ; il stoppa son moteur, s'étira au vent frais du soir, goûta le silence absolu des grandes étendues mortes, calcula machinalement sa position en prenant de mémoire des angles avec les constellations qui irradiaient le ciel.

Puis il remit le moteur en marche. Il lui sembla que le petit moteur faisait un bruit gigantesque, on devait l'entendre à vingt kilomètres à la ronde, et si rezzou il y avait, il serait bientôt fixé. Il s'engagea le cœur battant dans les gorges, goûtant réellement pour la première fois de sa vie l'aventure totale. Il n'avait plus auprès de lui son frère, ses fidèles mécaniciens : il était seul, lancé comme un défi sur une petite mécanique à travers le désert le plus inhospitalier de l'époque. Il décida de ne pas s'arrêter à Tessalit, de foncer, foncer jusqu'à Tabankort où tout risque de rezzou serait écarté.

Alors ce fut une lutte épique contre l'ensablement. Son expérience lui dictait les gestes à faire, il descendait rapidement ses vitesses, se lançait, évitait le sable mou des rives, cherchait dans la nuit le mince jalonnement et le semblant de piste qui avait été commencé par les Soudanais. Il vit de loin des feux épars dans la nuit. Campements amis ou ennemis ? Il passait comme un



bolide et parfois entrevoyait une silhouette noire, drapée de voiles funèbres, brandissant une lance à son passage. Signe d'amitié ou défi ? Il ne cherchait pas à approfondir. Et si rezzou il y eut ce soir-là, les pillards surpris par ce monstre inconnu n'osèrent se manifester.

## **Enfin, le Niger !**

Estienne passa, descendit le Tilemsi, gagna Bourem, Gao, puis le long du Niger par une piste défoncée par les pluies et les crues, coupée par des marigots, il atteignit Tillabery, Niamey, Dosso, Konni, Zinder, Kano et enfin, le onzième jour, après son départ de Paris, il s'arrêtait à Fort-Lamy.

Essayez, voulez-vous, en 1955, de joindre Paris à Fort-Lamy en onze jours par le même itinéraire avec une petite voiture de série ! Vous comprendrez alors tout ce que représentait à l'époque comme courage, énergie, science de la conduite automobile et connaissance du Sahara et de la brousse, ce raid précurseur.

À peine reposé, Estienne repart en sens inverse, et déjà son esprit inventif et créateur mûrit durant les longues heures de conduite un projet audacieux qui se réalisera lui aussi ; il jette les bases d'une future ligne touristique Alger-lac Tchad.

## **La mort héroïque de René Estienne**

Mais une grande épreuve l'attendait : le 18 mai 1927, son frère René Estienne, secrétaire général de la Compagnie transsaharienne, créateur du poste-relais de Reggan, tombait dans une embuscade au col de Bel-Kacem. Les cinq occupants de sa voiture de tête étaient

tués nets et son fidèle mécanicien Grimm sauvagement achevé par les gens du rezzou.

Dès cette époque, René Estienne avait compris l'importance des minerais du Sahara oriental. Ceux-là mêmes qui actuellement ont provoqué à Béchar la naissance d'une ville moderne. La plupart des gisements se trouvaient malheureusement fort éloignés du terminus du Transsaharien, dont la voie étroite poussait à l'époque jusqu'à Khenadza. L'actif secrétaire général de la Transsaharienne conçut le projet d'amener par camions le minerai à Béchar, d'où il serait chargé sur le train. Il reconnut une piste, fit équiper des camions spéciaux et le 18 mai 1927, pour reprendre exactement les termes du compte-rendu de cette fatale journée, « un convoi de trois camions quittait Beni-Tadjit pour rejoindre Bou-Denib. Sur chaque voiture se trouvaient quatre tirailleurs d'escorte. René Estienne avait pris place sur le premier camion qu'il conduisait lui-même. Près de lui se trouvait le mécanicien Grimm. Soudain, à quatorze heures trente, au col de Bel-Kacem, une vingtaine de djicheurs qui s'étaient embusqués ouvrirent le feu sur le camion de tête qui, au cours de la marche, avait pris une avance approximative d'un kilomètre sur les deux camions qui le suivaient. »

## **L'embuscade**

René Estienne, atteint de deux balles à la tête, fut tué net à son volant. Les autres tirailleurs furent également tués. Grimm fut seulement blessé et laissé pour mort. Dépouillé de ses armes, de ses vêtements et de ses chaussures, il avait tenté de s'enfuir dès qu'il s'était cru seul, mais aperçu par les djicheurs qui s'enfuyaient après avoir fait main basse sur les armes et les munitions, il fut rejoint dans des rochers coupants, les pieds en sang, et achevé à coups de poignard.

Le second véhicule, avec son moteur traversé par plusieurs projectiles, réussit à se replier avec ses occupants sur le dernier camion qui put rejoindre Beni-Tadgit pour donner l'alarme.

La fraternelle et grande équipe des frères Estienne était-elle vaincue par le destin ? Que non pas ! Malgré sa douleur immense, Georges Estienne releva le défi. Le sacrifice de son jeune frère ne serait pas vain. Ce dernier d'ailleurs ne l'avait-il pas accepté depuis longtemps ? À ses amis de Béchar – ces mêmes pionniers, maintenant grisonnants qui, l'autre jour, se pressaient autour de la stèle élevée à sa mémoire – qui lui objectaient les risques considérables qu'il courait à traverser les zones à peine pacifiées du Haut-Guir, il répondit : « Je sais que j'y laisserai ma peau, mais cela ne m'empêchera pas de travailler, tout ce que je demande, si je dois y passer, c'est d'être tué d'une balle en plein front. » Il avait prévu sa mort, elle fut fidèle au rendez-vous.

## IX

Entre deux voyages au Tanezrouft, Georges Estienne, de son observatoire de Peira-Cava, prépare les futurs voyages interplanétaires

La mort tragique de René Estienne n'arrêtera pas l'effort gigantesque de Georges. C'est dès lors une farouche et puissante revanche que prendra Georges Estienne sur le Sahara. Devenu directeur de la Transsaharienne, il lance ses camions et ses cars sur Gao, puis il crée de toutes pièces la ligne du Hoggar. Il en fait, avant 1939, l'itinéraire le plus recherché par les touristes ; installe partout des relais-hôtels, des bordjs, fait connaître au monde l'Atakor du Hoggar, les gorges d'Arak, s'installe à Agadès dans l'ancien palais du sultan aux voûtes basses, et réalisant son rêve, assure un service régulier jusqu'à Fort-Lamy.

À l'époque, la ligne Alger - Fort-Lamy par le Hoggar, longue de cinq mille kilomètres, constitue la plus longue entreprise de transports privés du monde entier.

## **Regards vers le ciel**

Mais Georges Estienne n'oublie pas qu'il est aviateur, et que l'aviation est et deviendra le seul moyen de transport rentable et acceptable au Sahara. S'entourant de ses anciens camarades d'escadrille, il fonde l'Aéro-africaine, et après bien des tâtonnements, des échecs, et aussi d'éclatantes réussites, il dote sa ligne de beaux Lockheed rapides qui, pendant plusieurs années, constitueront une flotte homogène entre l'Afrique du Nord et les principales bases de l'A.O.F. et de l'A.É.F. Air France a depuis repris toutes les lignes de l'Aéro-africaine. Le poids en était trop lourd, même pour des épaules aussi robustes que celles de Georges Estienne. Mais son œuvre reste. On peut dire qu'il a terminé en 1950 l'exploration pratique du Sahara entreprise dès 1920 et qu'il est le promoteur et le réalisateur de tout ce qui a été conçu, créé et exploité pendant ces périodes dans l'immense désert africain sur le plan des transports automobiles.

## **Et maintenant ?**

Tout ce que je viens d'écrire, je l'ai revécu l'autre soir, alors qu'un peu à l'écart des gens du voyage je méditais, face au Tanezrouft, par une nuit merveilleuse, semblable à celle qui vit trente ans plus tôt le départ de la première mission Estienne. C'est le propre des paysages sahariens que de ne pas changer ; ils sont immuables, éternels, et il suffit de s'éloigner de quelques mètres pour que les plus grandes constructions se résorbent et disparaissent dans le désert. La nuit avait effacé le tracé de la piste – une bonne et large piste qui n'attend qu'un peu de goudron pour prendre le nom de route. J'imaginais le grand reg d'alors vierge de toutes traces, et les premiers pneus inscrivant sur son sable fin le dessin mille fois répété de leurs sculptures, reliant ainsi matériellement le Sahara du Nord, à travers le

« pays de la peur », aux rivages volcaniques de l'Adrar soudanais.

Tout était comme à cette époque et pourtant tout était changé. À Reggan, sur l'emplacement des zeribas\* de roseaux où se réfugiaient les frères Estienne pendant les heures chaudes, il y avait ce bordj imposant bâti par René Estienne, et qui maintenant – privilège de la mort – porte son nom. À deux cent cinquante kilomètres plus au sud, un autre bordj : Bordj Weygand, puis Bidon-V, où l'on a vainement cherché l'eau sans la trouver. Bidon-V et ses carcasses d'auto à six roues, vestiges des premiers véhicules de la Transsaharienne, transformés en campement, son phare aérien au gaz butane, dérisoire et dépassé – les avions volent d'une traite de Paris à Gao maintenant ! –, enfin, Tessalit... Sur la piste large, dite « piste impériale numéro 2 », les véhicules se suivent à cadence accélérée, le « courant » est établi entre Alger et le Soudan, et il ne vient même pas à l'idée de ceux qui traversent le Tanezrouft actuellement de considérer ce fait comme un exploit. Ainsi, en trente-deux ans d'efforts soutenus, Georges Estienne a créé sa grande route africaine.

Et il est encore présent, sur la brèche ! Dans la nuit s'élèvent des bribes de conversation qu'emporte le vent chaud du Sahara.

« La descente touristique du Niger ! Un bateau moderne, des chasses, reprendre les services réguliers ! Construire, développer ! »

Georges Estienne et Jean Marie ébauchent des projets d'avenir. Face à ce désert inhumain, ils entrevoient déjà tout ce que désormais peut apporter en ces lieux le progrès, des idées neuves, et le président de la Compagnie générale transatlantique, définitivement conquis, déclare tout haut :

« La prochaine fois, monsieur Estienne, nous traverserons !

— C'est promis, monsieur le président. »

Et tous deux évoquent sans doute par-delà ces sables fins, par-delà l'horizon où crépitent les météores, bien plus bas que le pays de la peur et de la soif, la grande dune rose de Gao qui apparaît comme une monstrueuse pyramide de métal précieux sur les flots verts du Niger...

## **Des constellations du Tanezrouft au ciel pur de Peira-Cava**

Plus tard, dans l'avion d'Air Algérie qui nous ramène en un jour – hélas ! – sur Alger, nous bavardons Estienne et moi.

« Vous regagnez Nice ?

— Demain.

— Ma ville natale ! Je vais bientôt retourner me reposer à Peira-Cava, où je vis en ermite dans ma forêt ; et savez-vous à quoi j'occupe mes journées et mes nuits, maintenant ?

— Le Sahara serait-il dépassé ?

— J'observe la Lune, et de mes observations que je conduis similairement à Reggan et à Peira-Cava, j'ai déjà tiré des déductions très intéressantes. Ceux qui préparent la navigation interplanétaire sont dans le vrai. La surface de la Lune ? Mais tout simplement un Sahara. Comme au Sahara, il suffira sans doute de creuser pour faire jaillir de l'eau. »

D'autres diront chimères ! N'a-t-on pas déjà prononcé le même mot il y a trente-trois ans, lorsqu'il s'était agi pour le jeune lieutenant Estienne, bravant la routine et l'administration, de prouver que « là où il y a une volonté, il y a un chemin » ?

Voilà pourquoi, de retour pour la vingtième fois de ce Sahara que j'ai eu la chance de parcourir en long et en large, j'ai renoncé à vous faire un reportage d'actualité. Il me semblait que le passé si proche s'éloignait

vertigineusement dans l'oubli. Alors, avant qu'il ne soit trop tard...

Du 30 novembre au 9 décembre 1955

*Nice Matin*



# **Avec la mission Berliet au Ténéré**

I

Sur la route de N'Gourti, le « chat sauvage » s'inquiète.  
Mais soudain, dans la brousse, un grand cercle de  
lumière...

J'ai rendez-vous avec la mission Berliet-Ténéré,  
quelque part au nord du Tchad !

L'Afrique est un curieux pays. On s'y donne rendez-vous sur un territoire grand comme quatre fois la France ! On décide de se rejoindre en un secteur déterminé de la carte, à quelque deux cents kilomètres près. « Nous serons dans le secteur nord de N'Guigmi ! » Comme c'est simple ! Imaginez qu'un ami dise : « Cherchez-moi quelque part entre l'Auvergne et les Pyrénées » ! Et pourtant, on se retrouve toujours ! Car l'Afrique est un pays merveilleux, extraordinaire par ses dimensions, qui n'ont rien de commun avec celles de l'Europe, par sa population clairsemée, ses immenses zones désertiques vides, le fil ténu des pistes et des itinéraires qui relient les postes les uns aux autres...

Ainsi en septembre 1898, la mission Foureau-Lamy quittant Ouargla en direction du lac Tchad et y donnant rendez-vous pour 1900 à deux autres missions partant l'une du Congo – la mission Gentil – et l'autre de Niamey – la mission Voulet-Chanoine, continuée par la mission Joalland-Meynier. Et la jonction se fit au jour précis, mais

avec une année de retard pour chacune des trois missions sur la butte de Kousseri, face au Fort-Lamy actuel.

Heureuse rencontre qui effaçait les déboires tragiques de la mission Flatters, anéantie dans le Hoggar aux lisières occidentales du Ténéré !

Et voici que j'ai rendez-vous à N'Gourti, avec une autre mission partie depuis plus d'un mois d'Ouargla, et qui ayant exécuté son programme d'aller avec la précision d'une belle mécanique bien réglée va reprendre la deuxième partie de son programme d'exploration. Je songe à tout cela dans le Super Constellation d'Air France qui vient de m'arracher aux brouillards de l'hiver parisien en ce 21 décembre 1959 et qui doit me déposer après dix heures de vol à Fort-Lamy vers cinq heures du matin. Sous mes ailes, dans la nuit lumineuse des hautes altitudes, l'Afrique déroule sa carte à plus de cinq cent cinquante kilomètres à l'heure. Des enfants en vacances scolaires rejoignent leurs parents à Berzza, à Bangui, à Lamy. Leurs grands-parents allaient aux périodes de fêtes de Bourges à Romorantin avec beaucoup plus de difficultés !...

Ceux-ci mangent et dorment, lisent des illustrés, se prélassent dans le superconfort des fauteuils-couchettes ; à leurs côtés des ministres africains, des chargés de mission rejoignent leurs postes dans les nouvelles républiques de la Communauté, ils échangent des idées et conversent en français, seule langue qui puisse abolir entre eux la diversité des dialectes africains !

Chacun bâille et trouve le temps long... pensez ! Huit heures de vol ininterrompu depuis Marseille... c'est long ! Mais cette charmante écolière qui tresse un scoubidou et qui un peu plus tard me demandera de lui montrer la Croix du Sud, sait-elle que Foureau et Lamy mirent deux ans pour accomplir ce même parcours il y a seulement soixante ans !

Dans le ronronnement des moteurs et sous la lueur bleu pâle des lampes veilleuses de la cabine, je me suis assoupi, mais c'est comme une force intérieure qui me

réveille, me fait écarter les rideaux du hublot de la nef, sonder le vide spatial et voici que très bas, bien en dessous, sur la terre, mais paraissant presque aussi lointaines que les étoiles du ciel, des gigantesques flammes ondoyantes apparaissent et se tordent avec violence. Que signifie !... Où sommes-nous ? Un coup d'œil à la montre, un rapide calcul ! Nous devons être au-dessus du Sahara, en plein cœur de la Libye... Et je pense aussitôt à Edjeleh ! C'est Maison-Rouge, en effet, et la cité nouvelle des pétroliers surgie de ce désert comme un volcan miniature diminue déjà d'intensité et disparaît...

## **Faux atterrissage**

Cinq heures du matin ! L'énorme quadrimoteur fait son approche, nous avons obéi aux consignes d'usage, serré les ceintures, les enfants ont des mines fripées, en dessous on aperçoit les pistes lumineuses du terrain d'atterrissage, les moteurs sont réduits, le train sorti, et voici tout à coup le bruit caractéristique des moteurs redonnant d'un coup leur puissance, on reprend de l'altitude, on tourne en rond, on essaie encore une fois, deux fois, trois fois, dernier essai. L'appareil ne peut se poser, une brume de sable imperceptible d'en haut stagne à une dizaine de mètres de hauteur sur le terrain, et chaque fois que le pilote aborde celui-ci, tout disparaît, balisage, repères. Et comme il n'y a pas d'installation permettant de poser au sol le lourd engin sans visibilité, force est au pilote de reprendre de l'altitude. Enfin, au bout d'une heure, on nous annonce : l'appareil se posera à Bangui, deux heures de vol... Déception chez ceux qui devaient se poser à Lamy, continuer sur Archambault, Yaoundé... nous allons à Bangui. C'est-à-dire mille kilomètres plus au sud. Comme si au lieu de vous poser à Dunkerque, on nous avait posés à Perpignan !

Mais à l'échelle africaine, c'est exactement comme si au lieu d'atterrir à Orly, nous nous étions posés à Orléans.

Et deux heures plus tard nous voici à Bangui, sur les bords de l'Oubangui, face au Congo belge, en pleine forêt équatoriale primaire, par une chaleur humide et chaude avoisinant les trente degrés. Escale imprévue, délicieusement organisée par Air France et bientôt chacun se retrouve heureux, dans le cadre somptueux de l'hôtel pour milliardaires qui domine le fleuve où les piroguiers halent le produit de leur pêche, vivant une aventure coloniale à la Somerset Maugham. Tout y est, les bungalows dans les manguiers, le ciel cotonneux, la chaleur, les voitures qui crissent dans la poussière, les grands chalands amarrés sur la rive, le va-et-vient constant de la foule africaine de la forêt au fleuve. Et sur cette nappe d'eau où parfois se hasardent hippos et caïmans, des canots ultrarapides tirant des skieurs nautiques... Mais déjà la nuit qui tombe à cinq heures accourt à grands pans d'ombres sanguines de la forêt, apportant, avec les cris étranges, tous les parfums de la jungle.

Le même avion qui nous avait transportés jusque-là et qui est allé changer d'équipage à Brazzaville nous reprend au passage. Deux heures de vol sur les forêts et les marécages du Chari et du Lagone invisibles dans la nuit, et voici enfin Fort-Lamy ! Dieu merci on m'attend, et le capitaine Allegret de la mission Ténéré prend possession de ma personne et mène l'aventure au pas redoublé. Avant même que mes bagages ne soient descendus, je sais que je pars demain matin à l'aube par un petit avion Cessna de liaison qui me fera traverser le Tchad jusqu'à N'Guigmi, qu'après avoir salué le général Laurent qui s'y trouve, je repartirai en « Land » sur N'Gourti où m'attend la mission...

« N'Gourti, N'Gourti », dis-je, cherchant à situer le point. « Ne vous inquiétez pas, on vous y mènera. »

À Fort-Lamy, le passage de la mission avec ses cinquante membres a provoqué une certaine effervescence. Henri Lhote est déjà reparti sur Paris, par

contre nous serons trois à partir d'ici. Le progrès est une chose étonnante, l'avion permet tout, on rejoint une mission en un certain point prévu d'avance, on peut la quitter au bout d'un certain temps, les uns s'en vont, les autres reviennent... et l'ensemble forme un tout cohérent et organisé. Demain, je serai moi-même amalgamé à la mission, mais pour l'instant j'arrive directement de Paris *via* Bangui, et encore tout étourdi j'entends le récit du grand voyage de l'aller à travers le Ténéré occidental, les découvertes accomplies, un vent d'enthousiasme souffle ! Au matin, ayant troqué le complet veston pour le costume saharien : sérual\*, boubou, chapeau de brousse, me voici dans le petit Cessna qui décolle à l'heure prévue...

« Ça vous change du Super Constellation, me dit son jeune pilote en me regardant d'un œil amusé m'empiler avec mes bagages sur la banquette arrière...

— En bien, lui dis-je, car je retrouve ici mes impressions d'aviateur d'il y a vingt ans, l'inconfort et le côté sportif. »

Le vol effectué à basse altitude au-dessus des marécages du Tchad me permet de mieux connaître cette région lacustre où des îlots d'ambadges\* qui flottent et dérivent obstruant les canaux forment ce lacis inextricable dans lequel il y a vingt-deux ans, mes amis Roques, Lewden, Betty et François de Chasseloup-Laubat se sont égarés pendant cinq jours, effectuant cependant la première traversée (et l'unique) du lac Tchad en canot automobile, de N'Guigmi à Fort-Lamy...

## **Une nappe de plomb**

Puis les marécages s'espacent, les chenaux s'élargissent et apparaît, miroitante comme une nappe de plomb, la grande masse des eaux libres sur plusieurs centaines de kilomètres... Parfois sur la rive méridionale, au

Nigeria, apparaissent quelques villages palustres groupant leurs paillotes sur des buttes. Villages de pêcheurs, perdus dans cette savane aquatique plus impénétrable que la brousse africaine.

Le Tchad, immense réserve de poissons à la chair succulente, capable de nourrir de nombreux pays sous-alimentés, réserve de vie inexploitée... comme reste en partie inexploitée la production industrielle de la viande de bœuf du Tchad, inépuisable elle aussi.

J'ai à peine le temps de constater que nous avons dérivé vers l'est au lieu du nord-est, que le petit bimoteur se pose sur une bande de terrain cahoteuse défrichée en pleine brousse et séparée d'elle par une rangée de barbelés destinée à empêcher le pièlement des troupeaux. Est-ce là le terrain de N'Guigmi ? Pas un bâtiment ! Pas même une zeriba\* ! Une simple manche à air démontable, gardée par une poignée de tirailleurs de l'infanterie de marine.

D'en haut tout paraissait grisâtre, uniforme, sans relief, les eaux libres du Tchad avaient disparu, et voici qu'au sol, sur toute cette horizontalité désespérante, quelques épineux viennent mettre un semblant de relief, et que l'herbe sèche est brassée par un vent froid venant du nord.

Cette fois-ci, c'est bien l'Afrique ! Jusqu'ici, j'avais vécu dans le luxe du Rock-Hôtel de Bangui où se préparent les safaris de chasse, ensuite à Fort-Lamy dans l'ambiance commerçante et enfiévrée d'une cité qui pousse, mais ici rien... La brousse, le silence. Oui ! surtout le silence retrouvé, à travers lequel convergent vers les puits invisibles des théories de bœufs aux cornes gigantesques poussés par des bergers noirs grands et filiformes, de temps à autre un beuglement insolite s'élève accompagné par le susurrement des vents alizés, puis à nouveau le silence plane sur une terre tellement ancienne qu'elle n'est plus à sa surface que rides et poussières...

Nous sommes sur le terrain utilisé en période sèche, car le vrai terrain sis à quelques kilomètres du village et du

grand lac n'est paradoxalement utilisable qu'en période des pluies. Le Tchad possède des règles qui échappent encore à notre raisonnement.

Il est tributaire des crues du Chari, voire des tornades exceptionnelles du Bahr el-Ghazal ! Il est souvent à son maximum en période sèche – comme en ce moment où les eaux affleurent N'Guigmi, recouvrant le terrain. Par contre, lorsqu'il pleut sur la région tchadienne, les eaux se retirent mystérieusement, sans doute parce que l'apport des pluies ne saurait compenser le volume des eaux reçues du puissant Chari venu de la Centrafrique.

Voici la piste automobile, la tôle ondulée qu'on retrouve avec joie, non pour ce qu'elle procure de parfaitement désagréable, mais parce que cette fois ça y est, nous sommes bien en Afrique ! Quarante kilomètres de piste ; la brousse, les épineux, des singes qui guettent l'horizon du haut d'une termitière, des gazelles qui fuient, des troupeaux de bœufs, attendant par milliers aux abords des puits, gardés par leurs bergers somnolents et hiératiques.

## **Brouty\*, c'est Brouty !**

Un cri, le camion qui nous a recueillis s'arrête... À quelques distances de la piste, en pleine brousse, un homme étrange nous fait signe, il porte chapeau et pantalon de brousse, cachabiah\* du Sud algérien, et plie prestement pliant et chevalet. De loin, j'ai reconnu sa silhouette familière : Brouty ! C'est Brouty, le peintre de la mission, l'artiste plein de talent qui a découvert le Sahara il y a dix ans et qui, maintenant, à soixante-trois ans, ne peut plus le quitter. Le voici qui hurle sa joie de me retrouver, agitant son chapeau et découvrant un crâne absolument lisse comme un œuf d'autruche. Il est là depuis le matin, il s'est fait conduire en ce point de brousse, au milieu des troupeaux, et il travaille, gouache, aquarelles, dessins,



écoutant avec ravissement les bruits de l'Afrique, les chants des oiseaux, les beuglements, les cris sourds, les piailllements, les ricanements, les feulements !

On le prend à bord, et on roule.

Par place maintenant, des coulées vertes de papyrus et d'ambadges signalent des traînées aquatiques, des marigots glissent leurs langues d'émeraude à travers la savane brûlée et sèche, le Tchad est tout proche et pourtant invisible ! Ça et là, des villages de paillotes avec autour l'éternel chatoïement des lessives indigènes séchant sur les arbustes.

Maintenant, voici les cases blanches de N'Guigmi, les « Champs-Élysées » ombragés de tamaris, le fort... et l'accueil colonial. Ne renions pas le mot : il y a un accueil colonial comme il y a un accueil saharien, un quart colonial, et il signifie l'accueil inconditionnel de Français ravis de retrouver d'autres Français, surtout quand on est comme à N'Guigmi isolés par trois jours de mauvaises pistes de Zinder, et séparés de Fort-Lamy par une barrière politique encore plus opérante.

Le moment est venu de me présenter au directeur de la mission, le général Laurent, boucané et souriant (c'est à bord de son avion personnel que j'ai rejoint l'équipe). Large tape sur l'épaule de mon ami Le Gall, chef adjoint de l'expédition, qui repart avec moi.

« Mon cher, dit le général, vous êtes en retard ! Après un déjeuner rapide au cercle, vous repartirez à quatorze heures pour N'Gourti où vous attend Maurice Berliet ! »

De N'Guigmi, je ne verrai donc rien d'autre que l'intérieur frais et reposant de la popote du cercle, je n'aurai d'autres contacts que ceux trop courts avec les officiers du poste.

Déjà une espèce de chat sauvage, maigre et racé dans un survêtement de sport, s'enquiert de mon bagage et le charge sur la Land-Rover. On part !

Adieux au général que nous ne retrouverons qu'à Bilma dans une semaine ; Bilma où il nous rejoindra par

avion par un vol direct au-dessus du Ténéré.

## **L'entrée dans le cirque**

Je fais équipe avec Brouty et le chat sauvage qui se révèle un conducteur plus qu'audacieux, fonçant à travers les épineux sans souci des dérapages, des troncs et des termitières, impatient de regagner le camp de base et ses compagnons.

Brouty me prépare à mon entrée dans le « cirque ». C'est ainsi qu'il baptise la mission. Il faut dire que Brouty a toujours aimé les gens du voyage et qu'il a retrouvé dans cet immense campement moderne qui se déplace à travers l'Afrique les impressions qui lui sont chères, d'ordre dans le désordre, de bohème et de précision bourgeoise, d'expédition sans place pour l'aventure...

À Koufei, nous abandonnons la piste de Mao qui contourne l'immensité palustre par le nord pour piquer plein nord sur N'Gourti, Agadem et Bilma.

La piste se faufile à travers la brousse légère et la savane ; elle est mauvaise, faite de sables meubles, affouillés et retournés par les passages de véhicules lents, évitant par des zigzags imprévus les petits épineux d'apparence inoffensifs et qui se sont révélés à l'aller comme les plus dangereux adversaires des voitures. C'est ainsi que Brouty me raconte les difficultés de l'expédition à travers l'erg du Ténéré, surtout depuis le point d'eau de Termit, à travers la large zone des dunes mortes que nous allons avoir à franchir à nouveau les jours suivants.

« C'est simple, dit-il, là où on peut passer, c'est du sable impossible ! Ailleurs, des arbres ou des bulles de marcoubas\* hautes de plus d'un mètre, aussi résistantes que des piliers de granit ; quant aux épineux, ils sont disposés en quinconce et, bien sûr, quand on passe entre deux, on trouve le troisième en face de son capot. Rien ne

résiste ! Ces arbustes ont une force exceptionnelle, les branches plient, mais ne cassent pas, les épines arrachent les bâches, les feux de position, les rétroviseurs... »

Je connais les marcoubas, ils sont célèbres dans toute la région sahélienne du Sahara ; le marcouba ou m'rokba\* est une graminée qui croît en touffes entre lesquelles s'agglomère le sable, formant ainsi une petite butte indestructible. Elle a la propriété de se renouveler rapidement, de telle sorte qu'en Afrique-Occidentale il est indispensable de racler les pistes avec des engins si l'on veut circuler.

Toutes ces difficultés ne sont pas pour me déplaire. Je sens que malgré tout ce que je craignais, il y aura quand même de l'aventure : elle sera d'une autre sorte, mais elle existera.

Pour l'heure, dans la nuit qui tombe rapidement, je regarde s'endormir la brousse ou plutôt se réveiller la brousse, car ici toute vie est nocturne et dès le crépuscule sortent les gazelles des épais fourrés d'épineux. À diverses reprises, elles croisent la piste, bondissent devant le capot ; il y a surtout des biches-Robert\*, des damas rouge et blanc, du bubale, et voici tout à coup que fuit devant nous une famille d'autruches, un grand mâle aux plumes noires et blanches, deux ou trois femelles aux plumes grises et trois petites autruches effrayées que nous pourrions aisément forcer... Dans la nuit qui s'estompe, les oiseaux préhistoriques trottent à larges foulées.

De partout, des écureuils des sables bondissent au ras du sol et s'enfouissent dans leurs terriers. La brousse paraît inhabitée, mais cependant, de place en place, dans des vallonnements, entre des collines qui ne sont que d'anciennes dunes mortes définitivement conquises par la brousse, apparaissent quelques cases, quelques paillotes, les dernières, car désormais nous sommes sur les terrains de parcours des grands nomades noirs de l'Afrique, Peuls\*, Toubous, et aussi Arabes émigrés de Libye lors de la conquête mussolinienne, et implantés dans ce secteur de

l'Afrique où ils ont trouvé refuge et finalement passé accord avec les peuplades plus anciennement installées.

Ce matin, l'escorte qui est venue nous chercher au terrain a croisé la piste des éléphants du Tchad. Le troupeau se promène actuellement à l'ouest de N'Guigmi et du Tchad, il est protégé et nos cinéastes l'ont, paraît-il, filmé du haut de l'hélicoptère...

La nuit est totale. Elle s'est abattue d'un coup et dès lors la brousse se peuple de présences invisibles, les phares de la voiture balaient un paysage où les arbres se raréfient, chaque cordon d'anciennes dunes franchi nous rapproche du Sahara, la transition végétale est d'une brutalité sans exemple, sur quelque cent kilomètres tout est changé, ici c'est encore l'Afrique avec le terrible cram-cram qui s'insinue partout, entre la peau et les habits, dans les sacs de couchage, dans les shorts, et qui a écoeuré la mission à l'aller.

Le cram-cram, sorte de graine épineuse, détachée d'une graminée, volatile, insidieuse et partout présente, le pâturage de base de la brousse sahélienne ; j'échapperai à ce fléau, car en quelques lieues tout va changer. Nous allons de vallonnement en vallonnement, les épineux se font plus rares : ils étaient arborescents, ils deviennent de plus en plus rabougris, s'espacent, les lignes du paysage apparaissent même dans la nuit sous la forme de collines et de vallons mollement incurvés, et en place des épineux commence le piquetage régulier des marcoubas cependant que le sable de moins en moins fixé par les racines devient plus meuble, plus difficile au roulement.

Le bruit du moteur dans la nuit est terrible ; il s'impose comme un bruit nouveau. Certains s'y accrochent comme au salut, comme à un symbole de civilisation ; pour moi, je l'exècre, car il couvre tous les bruits de la terre et le chant de la nature et du vent. Mais aussi, ce moteur fou m'emporte à travers les dunes vers l'aventure qui m'attend et je ne peux pas lui en vouloir ni en vouloir à Canton, le

chauffeur, un pied-noir marocain, de tout faire pour arriver avant la grande nuit totale au campement.

## **Un paysage de nuit**

Pas de danger de se perdre, la mission est passée par là et la piste est une double ornière, entre des branches brisées, des touffes écrasées... On y déloge à chaque instant des chacals qui piaulent et s'enfuient, parfois des hyènes. On a l'impression de naviguer sur mer par forte houle ; tantôt la Land-Rover fonce dans les creux, dérapant sur les buttes de marcoubas ; puis brusquement, comme prise par la lame, elle se redresse, le châssis grince, une lame plus forte nous envoie au plafond, on s'accroche au tableau de bord, et les phares balayent sans cesse le même paysage de nuit cependant que les étoiles dansent dans le ciel au-dessus de la mer figée...

Depuis que la brousse est plus clairsemée, on peut voir plus loin ; on croise à côté de feux immobiles qui brasillent dans la nuit, on devine les bergers africains à la peau couleur de nuit, frileusement serrés en cercle, cependant que des chiens aboient et que la hyène fourbe et craintive rôde alentour guettant le bouvillon isolé.

On dépasse ainsi des feux qui sont autant de petits campements, le chat sauvage s'inquiète, on devrait être arrivé ! Coup d'éclairage au tableau de bord, au compteur kilométrique, nous devrions être à N'Gourti...

Et voici que brusquement, du haut d'un col entre deux immenses dunes mortes, voici qu'apparaît le campement. J'en demeure pantois.

Certes, je savais la grandeur des moyens mis en œuvre, l'importance de la mission, son matériel ultramoderne, mais de là à imaginer ce grand cercle de lumière dans la brousse, les camions « Gazelle » formés en carré, la bulle blanche de l'hélicoptère Bell qui scintille, tous

les projecteurs accrochés aux branches des épineux, et de-ci de-là, alentour, un ou deux feux de brousse ! C'est bien la halte classique des gens du voyage.

## **Les films et les aliments sont conservés dans des camions-frigos**

Mon chauffeur glisse sa Land au milieu des véhicules, rejoint la place qui lui est assignée chaque soir, et nous descendons. Deux moteurs Bernard halètent dans la nuit, et désormais leur bruit ne me quittera plus ; l'un d'eux entretient le camion iso-frigo des vivres frais, le second maintient les films de cinéma à une température constante avoisinant zéro degré.

Le soir également, un générateur fournit le courant électrique, et c'est dans cette ruche bruyante, si différente des campements sahariens dont j'ai l'habitude, que je dois m'incorporer, parmi ces ombres qui vont et viennent à leur aise d'un camion à l'autre, d'une tente éclairant en ombres chinoises ses occupants, à la porte de lumière qui s'ouvre sur les bâtiments de l'école nomade de N'Gourti où sont installés les services.

## **Arrivée à N'Gourti**

D'un peu partout on nous entoure, je serre les mains, ne vois que des visages inconnus ! Impression du « bleu » qui arrive à la caserne, accueilli par le sourire narquois des anciens. Sous un épineux en forme d'ombrelle, Maurice Berliet, qui faisait toilette après une rude journée de chaleur et de poussière, ne prend pas le temps d'essuyer de son visage le savon à barbe qui lui confère un faux air de

patriarche pour venir m'accueillir avec sa souriante bonhomie.

« Enfin, Frison ! On désespérait de vous voir, Brouty devenait neurasthénique ! On va s'occuper de vous, vous distribuer votre campement individuel. Et tout à l'heure, à dîner, on vous “mettra dans le bain ”. »

J'ai très vite fait de découvrir un peu à l'écart le coin de sable où j'étendrai mes couvertures et mon sac de couchage.

« Vous couchez par terre ?

— Toujours ! Vieille habitude, et puis on a plus chaud...

— Attention au cram-cram, aux scorpions...

— Vous en avez vu des scorpions ?

— Non, mais...

— Alors, en général les scorpions et les vipères dorment en hiver. Quant au cram-cram, il me semble que nous sommes à l'extrême limite de son domaine. On fera attention ce soir, demain il fera jour. »

Trois coups de Klaxon déchirent la nuit ! C'est l'appel au dîner. On se retrouve dans la grande pièce commune, aux murs de pisé blanchis à la chaux de l'école nomade. Cette construction européenne enlève le charme exotique et arrête le dépaysement, les membres de la mission se répartissent devant l'immense table. En pleine lumière, je vois mieux les visages, j'entends des noms : Mauny, de l'IFAN de Dakar, Naeglé botaniste, Heut zoologiste, Hugot préhistorien du Bardo. Vidal de Lablanche, mon excellent confrère de *France-Soir* ; Petit et Blanc-Guernon ethnologues, le docteur Vergnes, etc.

Mais ils sont trop ! Il y a encore les mécaniciens, les chauffeurs, les pilotes et aussi des officiers de l'infanterie de marine, le capitaine de Menditte, glorieux amputé qui suivra l'expédition jusqu'à Bilma, le lieutenant Le Goff, méhariste, mélange de pureté monacale et de gouaille parisienne, qui doit rester jusqu'au Djado. Il y a les graisseurs noirs de Touggourt, équipe saharienne merveilleusement entraînée à la piste, il y a...

Il y a trop de monde, et je ne peux répondre à toutes les questions, reconnaître tous les visages, mais par la suite, étape après étape, chacun prendra sa véritable place dans l'expédition, montrera son caractère, ses passions et ce n'est pas peu dire que chaque homme ici représente une personnalité, puissante, inadaptable, et qui pourtant devra se fondre dans l'action commune d'une grande expédition moderne, qui devra se plier parfois à des exigences contraires à ses disciplines, respecter le travail des autres.

Pour amalgamer tous ces êtres émotifs, aux nerfs tendus par les fatigues d'un raid qui pour eux dure déjà depuis plus d'un mois, pour émousser les susceptibilités poussées à l'extrême, pour coordonner des efforts en apparence divergents, il fallait à cette mission un grand chef, un conducteur plein de fermeté, mais assez souple pour résister aux tempêtes, dont l'intelligence puisse discerner la priorité du jour dans les diverses disciplines représentées par quatorze savants, exclusifs, indépendants et parfois rivaux... et qui, en même temps, puisse parler aux conducteurs des véhicules, aux humbles graisseurs noirs, aux officiers et aux officiels rencontrés en route. Peut-être imagine-t-on pour remplir ce rôle un super-homme inflexible. Celui-là n'aurait pas réussi ! Par contre, celui qui conduit l'expédition, la dirige de main de maître, aplanit les angles, provoque le travail et les résultats, celui-là est l'homme le plus modeste de la caravane.

Il paraît ne rien voir et il voit tout, il paie d'exemple, au travail, sur la piste, dans les réjouissances, il est le plus gai quand les soucis l'assaillent, il parle peu, jamais pour ne rien dire, il sait s'entourer de gens qui font appliquer ses ordres, on le croit débonnaire et l'on s'aperçoit qu'il est bon, que sa connaissance du cœur et des faiblesses humaines fera bien plus qu'une autorité voyante et claironnante, un prestige physique, un verbe emphatique.

Il m'a été donné d'observer cet étrange petit monde que constituait l'expédition, de noter au jour le jour le comportement de chacun et de moi-même, et peu à peu j'ai



vu la mission se décanter de ses passions, s'agglomérer, se fondre en un tout harmonieux. Et à mesure que chacun perdait ainsi de sa propre personnalité au bénéfice de tous, le chef, toujours semblable à lui-même, continuait de guider en souriant, de convaincre quand il le fallait, d'aider quand c'était nécessaire. Le groupe scientifique de l'expédition doit beaucoup à Maurice Berliet. Grâce à lui, grâce à l'amplitude des moyens mis à sa disposition journallement et jamais marchandés, il leur a permis une prospection scientifique étonnante de rapidité et variée dans ses résultats. La formule de départ était audacieuse, trop même, elle eût pu se solder par un échec, elle a fini sur une réussite éclatante que s'est plu à reconnaître le professeur Balout, du musée du Bardo d'Alger.

Pourtant tout a été touché, la science, les arts, les hommes, la préhistoire, la géographie, la géologie, l'hydrologie, l'économie. Mais toutes ces pensées, je ne les remue pas encore ce soir, 23 décembre, lorsque je rejoins dans l'obscurité le berceau de sable sous les étoiles où je vais enfin pouvoir reposer dans le calme étrange de la nuit africaine.

De mes compagnons, je ne reconnais que les visages, à l'exception de Maurice Berliet, de Brouty et de quelques-uns, les autres sont des inconnus célèbres, mais tout est encore inconnu, même le lieu où je dors actuellement, qui porte sur les cartes le nom de N'Gourti, et dont je ne connais que le site nocturne, une case blanche entourée de camions illuminés. Sommes-nous dans la brousse, dans un ravin, une large vallée, une forêt ? Quand on s'endort dans un paysage invisible, on le forge à son idée et il s'arrête aux grands murs noirs de la nuit qui veillent autour du cercle de lumière.

Une seule chose ne varie pas : le ciel, le ciel aux myriades d'étoiles, aux constellations nouvelles des tropiques, le ciel de la Croix du Sud, où règne en maître le Baudrier d'Orion. Celui-là m'est familier, pour le reste attendons demain.

# OGRÈS

ANNÉE

ILICAIN QUOTIDIEN

OCHE, Fondateur

6, rue Félix-Poulat, GRENOBLE  
Téléphone : 44-93-85 (4 lignes groupées)

11, place Dorian, SAINT-ETIENNE  
Téléphone : 82 12-11 - 47-94 - 39-17

MERcredi 20 AVRIL 1960

*Avec la mission Berliet au Ténéré*

## Pour fêter Noël, je mets le feu aux marcoubas du désert

qui crépitent dans  
le vent froid...

*tandis que  
les Lyonnais  
racontent  
avec mélancolie  
les réveillons  
familiaux*

Lire en quatrième page  
la suite du grand reportage de  
Roger FRISON-ROCHE



19 avril 1960

## II

Pour fêter Noël, je mets le feu aux marcoubas du désert qui crépitent dans le vent froid

Quand le jour se leva sur le camp de N'Gourti, tout était différent. Les marcoubas piquetaient les collines de sables sur lesquelles s'accrochaient les taches lépreuses de quelques épineux. Des épineux dont les branches, torturées par les hommes et les chèvres, gémissaient sous la clameur du vent. Nous étions campés sur ce qu'on appelle, dans le Sud algérien, une *daya\**, un fond de cuvette argileuse, au milieu d'anciennes dunes mortes très élevées. Un peu à l'écart, il y avait le puits, bordé de terre piétinée par le passage des troupeaux, quelques huttes de nomades *tibbou\** : *zeribas* quadrangulaires en roseaux et feuillages. Déjà les chèvres et les bœufs partaient en procession solennelle pour la brousse. Quand le vent écartait le bruit des moteurs, on percevait les chants des oiseaux, les bêlements, les meuglements, les rires et les pleurs des enfants poussiéreux... Mais, à moins de cent mètres, dans toutes les directions, la savane semi-désertique reprenait, encore assez fournie, à travers laquelle nous allions forcer notre route droit vers le nord.

C'est alors que Maurice Berliet me présenta au commandant Armand, du Service géographique de l'armée, sur qui repose la conduite de l'expédition et qui, à l'aller, les

conduisit magistralement à travers le Ténéré de l'Adrar Bous et l'Erg méridional.

Le commandant Armand porte béret alpin et lunettes et, par la suite, je devais remarquer que quelle que soit la difficulté de la situation, la chaleur, le vent de sable ou le froid, il était toujours égal à lui-même, c'est-à-dire calme et décidé. Sa méthode de navigation est une innovation appelée à révolutionner les méthodes sahariennes et africaines de recherches de piste. Le commandant conduit en effet la mission uniquement sur l'interprétation au sol de la « couverture photographique au 1/50 000 de l'Afrique française » qui, fort heureusement, a été achevée dans la région du Ténéré tout récemment.

L'itinéraire que nous allons suivre pour gagner Bilma, Armand le connaît par cœur, il est capable de vous en situer les moindres aspects – buttes de terre, zones de végétation, cordons de dunes – avec une précision diabolique. Avant le départ, il trace sur les photos l'itinéraire idéal et il n'a plus qu'à le suivre. En tout et pour tout, sur l'ensemble de l'expédition et sur près de cinq mille kilomètres de terres nouvelles, il ne modifiera que deux fois l'itinéraire, soit que des verrous naturels se soient formés, soit qu'il ait découvert sur place une amélioration possible.

Le commandant Armand n'a besoin que d'une chose pour conduire l'expédition : qu'on lui f... la paix ! À lui la Land-Rover de tête, équipée d'un compas solaire d'une simplicité déroutante, d'un second compas d'aviation, fixé entre les deux sièges avant, mais dont il ne se sert pratiquement pas, naviguant au compas solaire et surtout « à vue », les photos de la région parcourue assemblées au fur et à mesure avec du Scotch sur une planchette qui ne le quitte pas et qu'il tient sur ses genoux. À son cou pend une boussole à lecture directe, qui me fait faire des péchés d'envie par sa simplicité et son peu d'encombrement. Sa voiture peut se décapoter, et ce que nous conservons tous gravé dans notre mémoire, c'est la vision du navigateur debout dans son tout-terrain, le buste dépassant au-dessus

du pare-brise (dans les cas critiques), son béret alpin en abat-jour sur les lunettes, serré dans un trench-coat aux larges poches bourrées d'objets hétéroclites, et fonçant avec une audace incroyable à la recherche du passage.

Généralement, le commandant Armand part une bonne demi-heure avant le convoi. Son conducteur c'est Canton, le chat sauvage, qui m'a conduit de N'Guigmi à N'Gourti et qui obéit aveuglément à son patron ; il ne reste plus au convoi qu'à suivre les traces... Quelquefois, une demi-journée s'écoule ainsi sans qu'on revoie le commandant, alors Maurice Berliet a le sourire, c'est que tout se passe bien. D'autres fois, nous le rattrapons assez rapidement et nous attendons, quelquefois longtemps, qu'il ait vérifié son itinéraire afin de ne lancer les véhicules dans le dédale de l'erg qu'avec la certitude de passer. Quand le doute est total, un coup de radio demande l'hélicoptère, et le pilote Voirin bondit avec son petit Bell, rattrape la voiture de tête, se pose, prend le navigateur et fait avec lui une petite reconnaissance. Voirin excelle à se poser comme une libellule sur le sommet d'une dune et à regarder passer le convoi dont il est le chien de garde affectueux.

Parfois, le commandant Armand nous initie à ses mystères.

« Ça ira ? demande Berliet.

— Ça doit aller ! répond Armand. Tenez, regardez ! Et il étale ses photos où nous ne distinguons que des pattes de mouche, des grisailles, des alignements de petits nuages qui sont, paraît-il, des réseaux de dunes. Et lui dissèque tout cela d'un œil aigu, faisant parfois appel à une petite loupe de poche. Vous voyez, là, nous allons rencontrer beaucoup de végétation, ça sera difficile ; ici, cela indique un reg rocheux garni de fech-fech\*, à déconseiller ; par contre, là, entre ces deux alignements, le sable doit être roulant...

— Oui, bien sûr, c'est évident ! »

Nous approuvons, mais tout cela nous paraît un peu sorcier, et pourtant... Armand ne se trompe jamais.

Ici, peut-être est-il nécessaire de définir notre itinéraire entre le Tchad et Bilma. À vol d'oiseau, il y a un peu moins de cinq mille kilomètres. Sur ces mille kilomètres, cinq cents doivent être à peu près faciles, c'est la région où nous sommes, qui doit se prolonger sur plus de cent kilomètres, au nord d'Agadem. Mais ensuite apparaît l'erg, qui, sans interruption, aligne ses cordons de dunes dans une formation de plus en plus resserrée, orientée nord-est - sud-ouest, cet erg qu'à l'aller l'expédition a dû traverser dans sa partie occidentale avec beaucoup de difficultés. L'itinéraire suivi, s'il a été une réussite en fait d'exploration, a en même temps convaincu chacun qu'il n'y avait pas de passage « commercial » possible entre l'arbre du Ténéré, Termit et N'Guigmi. Il avait fallu les moyens puissants dont disposait la mission pour en surmonter les obstacles.

## **Sur la grande route caravanière**

Cette fois-ci, nous avons décidé de suivre la grande route caravanière du sel : Bilma-N'Guigmi, qui est en même temps la route millénaire des caravanes descendant de la Grande Syrte vers le centre de l'Afrique, route de l'or, route des esclaves, route du sel, route du mil, route des invasions, cette piste chamelière est jalonnée de puits à intervalles réguliers dépassant rarement cent kilomètres ; elle est donc idéale pour le chameau. Mais nous savons d'expérience que, au Sahara, la piste à chameau n'est jamais favorable à la piste automobile. Les véhicules modernes ont besoin de grands « regs », c'est-à-dire de grandes plaines mortes comme les tanezroufts\* ou les ténérés\*, où ils peuvent rouler sans difficulté ; par contre, ces étendues « roulantes » sont en général dépourvues d'eau et inaccessibles au chameau.

Ici, c'est le contraire, la ligne des caravanes suit le cours souterrain d'un enneri\* quaternaire qui devait autrefois se déverser dans le Tchad. La permanence des puits atteste l'importance de la nappe aquifère qui, à mille kilomètres au nord, constitue la richesse des oasis du Kaouar et du Djado. Mais le fait même d'une dépression implique l'idée d'un erg de sables, et de grandes difficultés. C'est ce qui se produira.

Les reconnaissances automobiles légères de l'armée sont allées à plusieurs reprises à Agadem depuis N'Gourti avec beaucoup de peines, quant au parcours Agadem-Bilma, il n'a été franchi que deux fois, dans des conditions telles qu'il nous laisse prévoir de grosses difficultés. Malgré tout, le commandant Armand reste confiant. Les reconnaissances ont suivi la ligne chamelière nord-sud, qui traverse soixante-douze lignes de dunes ; elles ont passé à grand renfort de tôles et de bras. Nous devons faire passer nos camions sans mettre une tôle. Il faut savoir que les tôles sont des plaques métalliques de cinquante centimètres de largeur et de quatre mètres de longueur, qu'on déploie devant les roues des véhicules ensablés pour faire un « chemin de tôles ». On utilise d'ailleurs les tôles perforées des aérodromes de campagne...

« Nous chercherons, dit le commandant à Berliet. Nous avons sept jours devant nous pour atteindre Bilma, c'est plus qu'il ne nous en faut pour bien travailler. »

Et, dès ce jour, le travail commença. Sitôt N'Gourti dépassé et perdu de vue dans un vallonnement, nous assistâmes au passage absolument étonnant de la brousse africaine au Sahara le plus désertique.

À chaque cordon de dunes franchi, la végétation diminue, en surface comme en hauteur, les espèces végétales humides disparaissent et font place aux premières espèces sahariennes ; adieu, affreux cram-cram ! Il ne reste plus maintenant que des petites touffes isolées qui parsèment encore les dunes mortes, mais, déjà,

de place en place, apparaissent des formations de dunes vives...

Un puits sur le fond argileux, simple dans sa nudité désertique : un trou sans margelle, deux fourches d'épineux supportant la poulie centrale, alentour le piètement des bêtes marqué dans l'argile.

## **Au pays des Ouled Sliman**

Partout maintenant, les troupeaux de chameaux ont remplacé les troupeaux de bœufs, nous sommes dans le pays des Ouled Sliman, les grands nomades venus de Libye, et qui croisent dans ces pâturages la route des bergers tibbou avec lesquels ils ont conclu un pacte d'amitié, du moins de paix.

Ce jour, nous ne roulerons que fort peu. Tout d'abord, il faut que la mission, après une semaine de détente à Fort-Lamy, reprenne son rythme, retrouve ses pulsations normales un instant dérégées. Et puis ! Ce soir c'est la veillée de Noël, et notre cuisinier Wilmer nous prépare, paraît-il, un menu pantagruélique. On doit donc arrêter vers seize heures, car ici, la nuit tombe à dix-sept heures, avec la soudaineté des tropiques.

Le parcours est très facile, on a repris l'ordre de marche habituel. Très loin devant roulent le commandant Armand, ses instruments et ses photos. Puis, en tête du convoi proprement dit, Maurice Berliet dans sa petite Land, aux écussons rouges, et dont l'avertisseur à deux tons signale tous les événements du jour, le réveil, le café, le départ, la pause... Maurice Berliet suit les traces laissées par la voiture du commandant. Derrière lui, s'échelonnent les voitures légères de la mission scientifique, Mauny et Hugot, Heu et Naeglé, celle de l'OCRS (Organisation commune aux régions sahariennes), celle de l'équipe lyonnaise qui tourne le film, enfin viennent les neuf camions



Gazelle, peints aux couleurs vives et pimpantes qui, tout au long du voyage, mettront une note gaie et inattendue dans le paysage. Le choix et l'ordre des couleurs a été établi par Brouty, le peintre, qui a fait alterner chaque couleur avec sa couleur complémentaire. Le camion de tête est un énorme iso-frigo contenant toutes les réserves de vivres frais, de boissons, de viandes et de légumes ; l'économat de la mission, dirigé par Roguès, qui est en même temps qu'intendant le conducteur de tête chevronné de la mission Berliet (trois cent mille kilomètres de Sahara). Roguès et Wilmer, qui remplit bénévolement les fonctions de cuisinier, serviront près de trois mille repas chauds... uniquement composés de vivres frais !

Derrière le grand camion blanc frigorifique qui ouvre la route, voici les autres, le camion gris, le camion jaune, qui est une citerne d'essence pour voitures légères et hélicoptère ; le camion orange, qui déverse le gasoil ; le camion bleu, qui contient cinq mille litres d'eau ; le camion violet (les chauffeurs l'ont baptisé irrévérencieusement Mgr Duval ; Mgr Duval est archevêque d'Alger), le camion du cinéma et, enfin, en serre-file, le camion rouge de Salmeron, camion-atelier dépanneur, portant notamment un four à soudeuse électrique... Salmeron est un Oranais, c'est le grand rival de Roguès, et lui aussi compte à son actif les trois cent mille kilomètres de Sahara qui autorisent le port de l'insigne d'or de Berliet...

Enfin, en serre-file, vient la petite Land de Legal, directeur adjoint de la mission, le second de Maurice Berliet, un homme jeune, étonnant de présence, le seul capable de manier avec adresse cette équipe hétérogène de mécaniciens et de techniciens issus des ateliers amis et rivaux de Vénissieux, de Rouiba et d'Oran... Diplomate, payant de sa personne, Le Gall sera la cheville ouvrière de la mission. Il reçoit toutes les doléances, arrange tous les incidents, les replace à leur juste valeur. Et ils sont monnaie courante, les incidents qui provoquent la fatigue, l'épuisement, le climat ou l'accès de palu... Chacun tour à

tour aura son « jour » de mauvaise humeur, mais tout s'arrangera très vite, avec une bonne parole, avec une petite concession ou, parfois, avec un peu d'autorité.

Je n'ai pas besoin de beaucoup de temps pour me rendre compte que tout est merveilleusement réglé et que chacun sait où est son travail...

Qu'un incident de route vienne arrêter la marche d'un véhicule, la colonne continue, le camion-atelier reste et offre son concours si besoin est. La Land de serre-file tient au courant par radio le chef de la mission de la gravité et de la longueur du temps d'arrêt... Aucune surprise donc. Si la caravane se distend un peu en raison des difficultés du terrain rencontré – en certains points, les véhicules de queue trouvent devant eux un sable labouré profondément par ceux qui les ont précédés et vont de ce fait moins vite –, un rassemblement général est ordonné qui regroupe tout le convoi.

## **Maurice Berliet, père Noël des méharistes**

Donc, ce jour-là, le 24 décembre, nous roulions sans histoire, et peut-être même avec un peu de monotonie et de lenteur dans ce paysage qui passait sans transition de la brousse au Sahara total. Il soufflait un vent d'ouest très pénible, mais le sable ne s'était pas encore levé en poussière impalpable en raison de l'abaissement de la température. Vers neuf heures du matin, nous avons croisé une caravane de méharistes conduite par un adjudant-chef et composée de tirailleurs noirs. C'était un peloton de groupe nomade de N'Guigmi, dont le chef, le lieutenant Le Goff, avait été détaché à notre mission comme observateur. Le peloton marchait depuis plus d'un mois venant du nord pour prendre ses pâturages dans cette région. Simple arrêt ! Le sous-officier se présente à son chef puis au chef de la mission. On échange quelques mots

de bienvenue. À quelques centaines de mètres, les tirailleurs méharistes forment le carré, car ils baraquent\* ici ce soir.

Et comme l'adjudant s'apprête à prendre congé :

« Attendez ! fait M. Berliet, ce soir c'est Noël ! »

Et comme un roi mage apportant son offrande, il fait disposer aux pieds du sous-officier : bouteilles de vin, bière glacée, jus de fruits, cognac, foie gras, fruits et légumes frais !

Très digne, le sous-officier regarde, remercie, appelle son caporal, qui vient à la rescousse :

« Porte tout cela au carré, fait-il. Les tirailleurs poussent des cris de joie, leur visage s'illumine...

— Grâce à vous, monsieur, Noël sera ce soir fêté au “carré” comme il ne l'a jamais été, merci ! »

Déjà, il est reparti vers son carré, où les selles de chameau s'alignent à la parade, devant les mousquetons formés en faisceau, tandis que les méhara\* entravés se dirigent en boitillant vers les premières touffes d'herbe sur la dune.

Nous partons avec regret, j'aurais aimé passer Noël en compagnie de ces méharistes, dans la solitude et le silence de la brousse africaine, mais déjà je roule dans le tumulte des moteurs et me confonds dans le désert.

On a choisi pour fêter Noël une étrange cuvette de sables mous, une vaste dépression au pied d'immenses dunes actives, qui fument dangereusement sous le vent. Serait-ce l'indice d'un prochain vent de sable ?

J'assiste à la formation de notre campement. Il y a des règles précises qui se répéteront tout au long du voyage, mais que je ne fais qu'entrevoir. Le camion-citerne du carburant s'arrête à l'écart, le camion gris (citerne d'eau) et le camion blanc (frigo) ont priorité dans le choix du site ; car autour d'eux s'affairent les cuisines. Les autres camions se forment en carré, dans l'intervalle duquel sera dressée la table mobile, montée sur tréteaux, comme pour un banquet en plein air. Entre deux camions, on tend l'antenne du poste

de TSF, et le capitaine radio Le Bihan, secondé par le mécanicien lyonnais Keyser, commence la « vacation » avec Alger. En phonie, directement, passent les messages aux familles, les articles de presse, les instructions, les demandes de ravitaillement, etc. Et, chaque soir, un petit groupe mélancolique s'agglomère autour du poste émetteur-récepteur, écoutant les messages qui sont dictés, remettant les siens... Seul instant de la journée où la mission se sente en liaison immédiate avec Alger et la France. On a peine à imaginer d'ailleurs qu'on se trouve à cinq mille kilomètres d'Alger, alors que les messages de Noël affluent pour chacun au camp numéro 1, au nord de N'Gourti.

Entre-temps, l'équipe des cuisiniers africains de Touggourt, sous la direction de Roguès et de Wilmer, a dressé ses feux, d'immenses brasiers brûlent dans une fosse de sable quand il y a du bois ; une batterie de bouteilles à gaz le remplace, quand il manque ; la génératrice fournit un courant bien appréciable, car la nuit vient très vite et soudainement... Tandis que le chef de la mission fait son rapport, prépare l'étape du lendemain, correspond par phonie avec Alger, les participants de la mission installent leur propre campement pour la nuit.

Autant d'hommes, autant de manières de dormir. Les occupants des voitures légères emportant avec eux leur propre matériel de campement ont le privilège de pouvoir s'éloigner du brouhaha du camp, certains autres au contraire, chauffeurs, mécaniciens, portent une affection irraisonnée à leur véhicule et ne s'endorment que sous sa protection, leurs lits de camp dressés sous le côté opposé au vent bénéficiant de l'abri de deux camions Gazelle.

Vidal de la Blache écrit le journal de la mission. Son bureau ambulant, c'est la cabine du camion gris, celui qui porte l'eau. Cela fait qu'il partage la vie des cuisiniers et la proximité des feux. Chaque soir, il s'enferme dans la cabine du camion et tape inlassablement sur sa petite machine portative. Il enregistre tout avec un esprit d'observation

décuplé par le fait qu'il entreprend pour la première fois un long voyage au Sahara et que tout est nouveau pour lui.

## **Un Noël de l'éloignement**

Ce soir, j'ai dressé ma couche sur les flancs de la dune, à quelques centaines de mètres du campement que je domine, et je jouis du spectacle étonnant de cette ruche humaine et bourdonnante installée pour un soir sur cette piste insolite que n'a jamais troublé d'autre bruit que le blatèment des chameaux... Le vent est très froid, le ciel couvert, il y a peu d'étoiles ! On imagine difficilement que c'est Noël ! Et que partout dans le monde des chrétiens veillent et prient... Noël ! C'est pour nous l'image d'un sapin enneigé, d'un vitrail éclairé, d'une prière ardente et d'un réveillon joyeux ! Ici, Noël concrétise le sentiment d'éloignement, d'aventure qui, dans la journée, tend à se dissiper dans l'ambiance de cette mission ultramoderne. Ce soir, chacun pense aux siens, les Lyonnais évoquent avec mélancolie les réveillons d'autres Noëls passés dans la liesse familiale.

Est-ce pour cette raison que, malgré toute l'ingéniosité des dirigeants de la mission, malgré l'effort considérable fait aux cuisines, malgré le banquet soigné qui nous fut servi, ce Noël ne fut pas joyeux comme on pourrait penser qu'il le fut ?

Certes, il y eut ripaille, festin inattendu pour moi, qui, du Sahara, ne connaît que les repas de jeûne et de carême des chorbas et des conserves ; festin que n'eut pas désavoué la mère Brasier avec, pour débiter, un méchoui de gazelle en guise de « kemia », vins fins et champagne.

Bien sûr, il n'y eut pas de discours ! Qu'allez-vous penser ? Mais, sur le tard, le professeur Mauny, travesti en père Noël, apporta dans sa hotte nombre de bouteilles de

champagne qui furent décapsulées selon les pures traditions légionnaires par le poignard du capitaine Allégret.

Ensuite, on chanta. Au début, cela n'allait pas tout seul... Seuls les savants montraient beaucoup de dispositions, mais grâce à l'inaltérable entrain de quelques-uns, le désert résonna bientôt des plus diverses chansons françaises.

Déjà, je m'étais retiré sur ma dune, après avoir, selon la tradition saharienne, fêté Noël comme tous les heureux événements du désert, en traçant un cercle de flammes autour du campement, en mettant le feu aux herbes sèches des marcoubas qui flambaient en crépitant comme le plus merveilleux des feux d'artifice.

C'est sur cette nuit que se leva un vent très froid qui, après avoir grondé sur les dunes, descendit sur nous comme une morsure, sous le regard pétillant des étoiles.

20 avril 1960

### III

Les Gazelle chaussées de pneus gagnent la bataille  
des dunes

Le lendemain, 25 décembre, fut encore une journée d'attente. Je veux dire par là que notre progression fut régulière et qu'on put suivre, en grande partie, la piste chamelière, dans sa direction nord-sud. Puis, après une bonne partie de reg assez roulant, les marcoubas firent leur réapparition. Elles étaient d'abord espacées, et leurs touffes ne gênaient nullement la progression des véhicules, mais ensuite elles envahirent les dunes, et dès lors, les traces du convoi se creusèrent profondément dans le sable mou, au hasard des recherches.

Il n'y a aucun moyen d'éviter ces mauvais passages, car la zone des dunes mortes s'étend sur des centaines de kilomètres, à l'est comme à l'ouest.

Consulté, le commandant Armand nous déclare :  
« Nous aurons encore ce genre de terrain pendant cinquante kilomètres, au nord d'Agadem. »

« Et après ?

— Après commenceront les difficultés... » C'est net. Sinon encourageant.

Le convoi éprouve déjà la difficulté à se maintenir groupé à distance convenable. Il est presque impossible de respecter un intervalle, car la viabilité du sol n'est plus la

même après le passage des premiers camions. D'autre part, chaque conducteur sent son moteur à sa façon. Il y a des chauffeurs qui connaissent le régime de leur camion avec une précision étonnante ; tel est Roguès, qui se double d'un fin connaisseur du sable ; cela nécessite une virtuosité technique longue à acquérir ; que l'un d'eux passe une vitesse avec un dixième de seconde de décalage et le voici obligé de rétrograder, voire de s'arrêter pour repartir !

Cependant, les Gazelle sont des véhicules aux possibilités énormes. Au cours de ce voyage, nous ne mettrons pratiquement jamais les tôles, et si cela a été fait une ou deux fois, on peut dire qu'il eût été facile de l'éviter, soit en cherchant une nouvelle piste en dehors de frayes trop labourées, soit en contournant l'obstacle. Mais aller faire comprendre à de jeunes conducteurs fiers de leurs véhicules et habitués à franchir les dunes les plus invraisemblables qu'ils auraient intérêt à éviter l'obstacle ! Bien souvent même, des matches mémorables s'engagent entre conducteurs poussés par une rivalité professionnelle de bon aloi, et ce n'était pas le moins curieux pour nous d'assister, du haut des dunes, à ces tournois. Chauffeurs et mécaniciens se groupaient autour de leurs champions respectifs pour les encourager, les exhorter ! Pendant quelques minutes, on oubliait qu'on se trouvait en plein erg d'Agadem, isolés au cœur même de l'Afrique, et l'ardeur de la mission s'en trouvait renforcée.

Puis les camions se regroupaient et le convoi repartait. Pas d'incidents de route ce premier jour. Sinon que les traces ne sont plus visibles et que le commandant doit épingler ses photos sur la planchette et prendre un cap. On roulera ainsi avec plus ou moins de chances, et peu à peu chacun comprendra mieux le relief et le sol sur lequel il roule. Car il y a un instinct du sable (celui-là on l'a ou on ne l'a pas, et dans ce cas mieux vaut ne pas être chauffeur saharien) : il s'agit de rouler en reconnaissant à l'avance la qualité du sol par la couleur, par le relief, par la végétation, savoir distinguer la masse de sable rapportée par le vent



dans les creux – piège terrible et presque invisible – du sable dur lissé au contraire par la brise. Beaucoup d'analogies avec la conduite sur la neige.

Il faut également adapter sa conduite à la qualité de ce sable, passer la vitesse ou démultiplier les vitesses avant et non pendant... Certains obstacles courts peuvent s'aborder à grande vitesse en profitant de l'élan, mais c'est toujours dangereux, d'autres difficultés exigent un roulement lent et continu aux plus petites vitesses.

Les Gazelle sont chaussées de six énormes pneus sable à basse pression ; pratiquement, avec ses trois essieux-moteurs et sa gamme de vitesses, le véhicule qui, en charge, pèse de dix à onze tonnes, passe plus facilement qu'une voiture légère.

J'ai dit plus haut qu'il fallait comprendre le relief.

## **Face à l'obstacle**

C'est ainsi que pendant deux jours, nous allons évoluer dans les dunes à marcoubas, qui malgré leur apparence bénigne constitueront, à mon avis, l'obstacle le plus probant de tout l'itinéraire. Plus haut dans le nord, nous serons aux prises avec l'obstacle pur, net, la dune de cinquante, voire cent mètres de hauteur, qu'il faut contourner, mais à droite ou à gauche, le passage choisi sera roulant ; ici tout n'est que pièges... D'abord, entre chaque butte de marcoubas agglomérant les sables autour de ses racines pour en faire un pilier solide comme une borne, le sable rapporté par le vent reste pulvérulent, il ne s'agit pas de fech-fech, c'est-à-dire de croûte argileuse qui cède, de sol pourri ! Non, ici tout est mouvant, léger, instable ; ce sol ne se tasse pas, il se creuse et si l'on s'obstine on peut y engloutir un véhicule jusqu'au toit en quelques minutes. Avantage des Gazelle, hautes sur pattes, elles peuvent chevaucher les touffes de marcoubas, ce que ne peuvent pas faire les petites Land-

Rover qui cahotent sur ce terrain comme sur une mer démontée.

Je suis absolument émerveillé du comportement des camions. Il arrive assez souvent qu'ils s'ensablent, mais cela n'est qu'un incident, voire un arrêt de quelques secondes, un coup de marche arrière et tout est arrangé, car avec leurs trois essieux ils peuvent aller aussi facilement en avant qu'en arrière, avantage inappréciable.

Je compare malgré moi cette expédition avec cette traversée du Ténéré que je fis il y a cinq ans d'Agadès à Bilma sur des camions ordinaires à un seul essieu moteur. Le convoi mit cinq jours pour franchir sept cents kilomètres sur un terrain qui pratiquement n'aurait pas un seul instant inquiété les Gazelle. À chaque ensablement, et ils étaient nombreux, une équipe de douze Noirs dévoués sautait à bas des véhicules et présentait un chemin de tôle : le convoi passait par un miracle d'énergie et grâce à l'esprit d'équipe qui régnait en maître. Que dirait Bourdon, qui conduisait alors ces convois à la cadence de deux allers et retours par mois, s'il voyait avec quelle facilité dérisoire les camions modernes se jouent des terrains les plus instables ?

Je suis, ce jour, dans la voiture serre-file, en compagnie de Brouty, et parfois nous nous arrêtons sur le haut d'une dune et contemplons l'avance dispersée du convoi à travers le chaos des buttes et des sables mous. Les lourds véhicules tanguent comme des cargos sur une mer démontée, et sur ce relief indéterminé et uniforme on a vraiment l'aspect d'une flottille aux prises avec une houle de plusieurs mètres de creux. Brouty dessine, dessine... Au début, les conducteurs se sont laissé surprendre, ils avaient jusque-là pu rouler en file régulière, dans les traces du premier. Le camion de tête montait et descendait les dunes sans s'écarter de sa direction nord-sud, puis les frayées sont devenues plus profondes, la marche plus irrégulière, il y a eu des « tôles » mémorables piquées dans les bas-fonds, et une fois un ensablement général. C'est alors que

chacun a compris qu'il lui fallait chercher sa propre route et surtout éviter les bas-fonds, les cuvettes sur les flancs desquelles s'accumulaient à la montée les congères de sable.

Et ce fut passionnant d'assister à cette progression difficile, de comparer les différentes méthodes de conduite : il y a le conducteur qui fait confiance absolue à son véhicule, fonce tout droit et, sûr de sa technique, réussit ; il y a le conducteur plus averti, préférant ne pas courir de risques et qui utilise les crêtes, roulant sur le meilleur sable, mais effectuant un trajet trois fois plus long (cette dernière méthode étant incontestablement la meilleure) ; il y a ceux qui ont misé sur un passage et qui brusquement se trouvent pris au piège. On devine de loin le drame en écoutant les reprises rageuses des moteurs emballés, en voyant monter la fumée des injecteurs, en observant les cahots désordonnés qui secouent le véhicule. Tout s'arrange toujours et bientôt sur un long mugissement des cinq cylindres, le véhicule, ayant trouvé sa piste et sa vitesse convenable, se sort du mauvais passage et vient se grouper sur le haut de la colline avec le reste du convoi qui l'attend...

Nous avons eu comme une accalmie : du sable plus roulant nous attendait peu avant d'arriver à Agadem et peu après ce point d'eau.

## **Agadem, un ancien fortin**

Je ne sais comment vous vous imaginez Agadem. Si vous regardez sur la carte, cela fait très important !

En réalité, il y a au sud d'une montagne tabulaire érigée en butte témoin de l'ancien niveau géologique un ou deux puits peu profonds, bien alimentés, environnés de quelques palmiers doums, d'épineux, de caliotropis, et aussi de quelques dattiers à l'état sauvage montés en

buisson et que regardent en connaisseur les graisseurs noirs de Touggourt. Mais ils secouent la tête ; nous sommes loin des « doigts de lumière » de l'oued\* Ghir, ces deglet-nour\* gorgées de miel !

Agadem, qu'il ne faut pas confondre avec Agadès, capitale de l'Aïr, est un ancien fortin abandonné, du type classique à cour intérieure, avec bâtiments donnant sur le puits et arcades en forme de cloître. Le fort est en ruine ; néanmoins, dans les salles qui subsistent, des graffitis modernes laissés par les tirailleurs et les méharistes qui s'y sont succédé procurent aux savants et aux ethnographes l'occasion d'une curieuse dissertation sur les rapports entre ces graffitis modernes, l'art libyco-berbère et les rupestres du Tassili. Un farceur toutefois leur montre un graffiti en forme d'étoile, sous lequel la mention « *Breiz Atao* » vient curieusement parler d'une invasion celtique contemporaine. Ah, ces Bretons ! Ils sont partout.

Agadem est comme le répit dans la nature tourmentée. Au sud et au nord, les sables réapparaissent et vont prendre de plus en plus de vigueur.

Les traces des milliers de chameaux de l'« azalaï » (l'azalaï est la grande caravane annuelle du sel entre Bilma et le Tchad) se marquent dans les fonds argileux. Autour des puits, quelques nomades tibbou viennent abreuver leurs chameaux et de loin regardent passer la caravane avec la plus parfaite indifférence. Nous ne nous attarderons pas à Agadem, l'une des oasis les plus anciennes visitées au Sahara, sur la piste Tripoli-lac Tchad.

Agadem, l'ultime étape saharienne avant la brousse et le pays noir ! Ce soir, nous pousserons à quelques dizaines de kilomètres du nord de la falaise rocheuse d'Agadem, lointain prolongement des monts du Kaouar.

Désormais, nous verrons ainsi de jour en jour quelques îlots rocheux à sommet tabulaire apparaître dans ce paysage de dunes et de sables à perte de vue, précieux repères pour le commandant Armand, car ils apparaissent très nettement sur les photos aériennes.

## **L'erg aux replis mystérieux**

Conformément à ses prévisions, nous rencontrons encore quelques difficiles cuvettes à marcoubas, mais je note que l'expérience aidant, bien que la difficulté soit accrue, la mission a acquis le sens de ce relief et de ces sables et évite avec beaucoup de précision les zones dangereuses. Tous ces va-et-vient ne font guère avancer en direction du nord. On peut dire que le chemin parcouru est au moins quadruple de celui effectué en ligne droite ! Le campement est établi dans une de ces grandes cuvettes entre deux hautes dunes fixées par les buttes géantes des marcoubas. C'est dans ce creux, à l'abri du vent qui chaque soir se lève venant de l'est, que nous formons le carré des véhicules. Chacun peut choisir à sa guise le lit de sable qui lui convient dans ces étranges dépressions lunaires, toutes croisillonnées par les traces des chameaux, des hyènes, des chacals et aussi des antilopes addax\*, dont nous relevons ici les premières traces en venant du sud. Cela signifie que le sable pur, l'erg aux replis mystérieux n'est plus loin.

Il commencera tout de suite au nord de Dibella. Seconde oasis après Agadem, en venant du sud. Ici, les caractères de l'oasis sont mieux marqués ; dans une ceinture de dunes formant les cratères comparables à ceux du sud (El-Oued) poussent de beaux palmiers hyphaens, et aussi des dattiers très médiocres, formant des fourrés quasi impénétrables. Le puits est entouré d'un cercle de dunes, les rochers assez éloignés, mais de partout convergent vers ce petit nid de verdure les pistes chamelières.

Dibella laissée derrière nous, voici les belles dunes vives, et aussi les gassis\*, sortes de regs de sable très roulant, mais malheureusement orientés dans une direction peu favorable à l'avance vers le nord.

Les îlots rocheux se font de plus en plus nombreux, et c'est entre deux petits sommets rocheux dominant l'erg

d'une centaine de mètres, sur un col au sol rocailleux, que nous établissons le campement. Curieuse impression pour les membres de la mission ! Après tant de sables traversés, sentir sous ses pieds un sol dur, même s'il est fait de roches coupantes, procure une détente voisine de la joie. On a l'impression d'avoir touché terre, de reposer enfin sur du solide, et bien que le vent chante tragiquement dans les falaises de roches, c'est une sorte d'euphorie qui règne. Le lendemain matin, les savants s'en donnent à cœur joie avant le départ, quelques-uns explorent le sommet des rochers. Et c'est en se posant sur la cime d'un écueil avec son hélicoptère que Voirin, le pilote, a fait sa plus belle trouvaille de la mission : une hache en pierre polie dure, avec gorge, admirable de proportion, et l'un des plus beaux spécimens de l'art du Ténéré ! Autour des falaises, les sites préhistoriques abondent, et c'est l'habituel éparpillement des savants qui s'éloignent tête baissée, ramassant prestement tout ce qui présente une ou deux faces taillées, tout caillou pouvant avoir été traité par l'homme aux plus anciens temps de l'humanité ; riche moisson est faite également de coquillages fossiles attestant l'assèchement récent (au rythme géologique du temps) d'anciens lacs. Diatomées, roseaux, etc.

Mauny, le préhistorien de Dakar, explore les abris sous roche d'un piton sur lequel (noblesse oblige) je suis grimpé et découvre dans un vieux séchoir de viande à mouflon des ossements, des trophées d'addax et aussi une lame de fer rouillée ayant été autrefois celle d'un sabre à moins que ce ne soit la longue pointe d'une sagaie\* à l'âge de fer.

Il suffit qu'on s'arrête et qu'on cherche pour que ce désert entre les déserts révèle une vie ancienne, voire des civilisations primitives perdues depuis des dizaines de millénaires.

Il nous faudra deux jours et demi pour atteindre Bilma et parcourir cinq cents kilomètres sur le terrain.

Nous franchissons un cordon de dunes par un seuil étroit et invisible, mais qu'il avait identifié à l'avance, et

nous voici roulant en direction du nord-est entre deux chapelets de dunes toutes semblables, roses, mollement alignées, paraissant débonnaires et recélant pourtant des pièges très dangereux.

Sans cesse notre guide a besoin de l'hélicoptère pour vérifier d'en haut le tracé au sol. Pendant ces longues périodes d'attente, le convoi s'immobilise, et les savants s'éparpillent, les « biffins du désert » comme les appelle Brouty reviennent les poches bourrées de pierres et d'échantillons et bénissent ces arrêts qui leur permettent la joie de la recherche.

À diverses reprises, je participe avec l'hélicoptère aux liaisons de tête entre la voiture guide et le reste de la mission. Vu d'en haut, le spectacle est étonnant ! Imaginez une immense mer ourlée uniformément de grandes vagues de fond s'étirant sur des centaines de kilomètres, un univers rose et ocre, qui rejoint le ciel aux plus lointains horizons, et par-ci par-là, dépassant à peine la hauteur des vagues de sable, les îlots rocheux que nous avons déjà doublés (comme celui de Dibella paraît tout proche, et pourtant voici bien des heures que nous l'avons quitté !).

Maintenant que le raid est achevé, on peut dire que si la route suivie par la mission Berliet-Ténéré 1960 ne pourra pas devenir commerciale, ce n'est pas en raison de ses difficultés de terrain, mais uniquement à cause de sa longueur et des problèmes compliqués de la navigation (tout le monde n'a pas un commandant Armand et un hélicoptère à sa disposition), car pour ce qui est de rouler, nous n'utilisons que les parties roulantes de l'erg et aucun conducteur ne piquera des « tôles » durant ce parcours réputé pourtant infranchissable par ceux à qui nous avons confié nos projets.

Nous savons simplement une chose : c'est que les barrières de dunes vont aller se resserrant, que les intervalles roulants vont diminuer et qu'aux approches de Bilma, l'erg se nouera en chebkra\*, c'est-à-dire en filet, par

suite des remous provoqués par les îlots rocheux de plus en plus nombreux qui le parsèment.

## **Un homme noir sur une dune...**

Nous pensions cet erg inhabité et voici que sur une dune, un homme noir, drapé dans une gandourah\* blanche, surveille accroupi la venue du convoi. Il a adopté la position héraldique de tous les chouafs\* du désert, immobile, les avant-bras ballants reposant sur les genoux. Depuis combien de temps nous a-t-il aperçus ? Peut-être a-t-il entendu ce matin même le bruit des moteurs venant du sud, mais il est fort probable que renseigné par le télégraphe du désert, incompréhensible pour l'homme occidental, il sait déjà qu'une mission importante venant du Tchad doit franchir l'erg. Il s'est posté, sûr de son instinct, à l'endroit idéal d'où il peut au nord comme au sud surveiller plusieurs cordons de dunes.

L'homme ne bouge pas. Un peu en arrière, à deux ou trois mètres, un animal que nous prenons avec la distance pour un chien se tient lui aussi immobile, bien campé sur ses quatre pattes. L'apparition de ce berger est tellement insolite que nos conducteurs s'arrêtent et engagent la conversation : il s'agit d'un goumier\* du peloton méhariste de Bilma, qui surveille les montures au pâturage dans l'erg, et son chien n'est autre qu'un jeune addax, vieux de trois mois, mais déjà fort et laissant pointer de petites cornes acérées.

Prendre un addax pour un chien de berger ! Il faut savoir que l'antilope addax, qui est en fait un bovidé de dimensions respectables, atteint à l'âge adulte le poids de deux cents kilos. C'est l'antilope des sables, son domaine est l'erg le plus inconnu, cet animal farouche fuit partout où l'homme se montre. Il existait autrefois en grand nombre dans le Sahara occidental, dans l'Erg occidental, dans l'erg



Er-Raoui, dans l'erg Chech, mais il a été décimé par l'apparition des armes automatiques, et il constitue maintenant l'un des trophées les plus rares que puisse désirer un chasseur.

L'addax possède comme le chameau une poche à eau, qui lui permet de tenir pendant de nombreuses semaines sans boire. Boit-il ? Sans doute très rarement à quelques oglats\* connus de lui seul, mais tous les ruminants de la zone du Sahara, comme la gazelle, le chameau, il puise l'eau nécessaire à sa vie dans certaines plantes que la nature a fait pousser dans ces régions désertiques. La légende veut que le chasseur d'addax indigène, qu'il soit chaambi\*, targui ou barabiche, ou comme ici tibbou, s'éloigne sans hésiter très loin de sa base, certain de trouver dans l'estomac de la bête abattue les réserves de liquides indispensables à sa survie ! L'histoire récente nous raconte comment Conrad Kilian, traversant justement le Ténéré du Tafassasset, à mille kilomètres plus au nord, survécut en tuant un addax, dont son compagnon utilisa l'eau de la panse, après l'avoir fait bouillir puis décanter à travers un chèche. Et apparemment Kilian ne souffrit d'aucuns troubles gastriques après avoir pris ce breuvage fétide, plus heureux que les Chaamba\* de la caravane du général Laperrine qui, revenant de leur raid au Soudan et perdus dans les sebkra\* dangereuses au sud d'Aoulef, durent sacrifier leurs chameaux pour vider l'eau puante des panses ; plusieurs moururent, les autres victimes d'une dysenterie abominable se traînèrent comme ils purent, marchant « sans sérual » jusqu'au puits sauveur.

À l'aller, la mission Berliet a rencontré au sud de l'Arbre du Ténéré, en plein erg inconnu, un troupeau de plus de cinquante addax, tellement peu effarouchés que l'un d'eux croisant la route du convoi se fit écraser par une Gazelle (affreuse destinée pour un addax) dont les neuf tonnes lui passèrent sur le corps, mais qui se releva cependant, tout étourdi, et tint tête aux mécaniciens qui sans souci de ses cornes redoutables essayaient de l'attraper vivant.

Quelques secondes plus tard, l'animal simplement contusionné prenait le large, de son lourd galop régulier, cherchant son salut à travers les sables les plus mous qui se puissent trouver.

Car là est sa défense, le sable meuble, le sable mou, pour lequel il a été créé et dans lequel il peut galoper grâce à ses larges sabots, creux comme des pelles et bordés d'une arête coupante extrêmement dangereuse. L'addax est fait pour le sable comme le renne pour la neige, et ces deux ruminants illustrent l'adaptation de l'organisme au milieu. En 1955, traversant le Ténéré de Tazolé à Bilma par Achegour, j'avais levé un addax que je poursuivis un certain temps avec un camion qui n'avait pas, hélas, la puissance des Gazelle de notre mission. Après avoir biaisé, l'animal m'attira de plus en plus en direction d'un cordon de dunes, et finalement, je dus abandonner la poursuite, le fech-fech apparaissant, puis le sable pulvérulent dans lequel je risquais de perdre irrémédiablement le véhicule. De son petit galop tranquille, l'addax disparut derrière une dune.

Et voici devant moi, apprivoisé comme une petite chèvre, ce jeune addax et le berger qui l'a recueilli après avoir tué la mère. La jeune antilope a été élevée au biberon par le gommier, qui lui a prodigué le lait de chamelle et quand ce dernier manquait, le lait condensé acheté de ses propres deniers à la cantine de Bilma.

Ainsi la bête la plus farouche du désert suit maintenant son maître avec une touchante fidélité. Effrayée par le bruit des moteurs, elle ne se laisse caresser que lorsque celui-ci reste à ses côtés !

On dirait pour la grosseur un petit veau de quinze jours, mais l'animal a déjà sa fierté de bête libre et joue de la corne envers l'inconnu.

Le Tibbou, jugeant l'heure venue de disparaître, émet un petit sifflement étrange et part au petit trot suivi par l'addax. Tous deux disparaissent derrière les dunes.

Trois heures plus tard, alors que nous ne pensons déjà plus à l'incident, voici que réapparaît la vision du berger et

de son antilope familière, perchés sur un sif de dunes, accusant la même pose hiératique, l'animal planté respectueusement à quelques mètres derrière son maître.

Ainsi, tandis que nous allions et venions pour éviter le réseau des dunes, ils avaient, eux, coupé directement à travers le désert, pour voir passer encore les étranges mécaniques multicolores et vrombissantes, et surtout l'oiseau inconnu qui voltigeait au-dessus d'eux comme une libellule, se posait, repartait...

## **Arrivée à Zo-Baba**

Vers le milieu de la journée, nous avons atteint Zo-Baba, première des oasis de Waouar, à quelque cinquante kilomètres de Bilma, mais absolument isolée au milieu des sables. Une crête rocheuse importante forme un véritable petit massif montagneux que nous contournons par l'ouest : c'est là, au pied de ce baten\*, que sont creusés les puits. Une végétation abondante de tamaris, d'épineux, de palmiers dattiers, prédomine désormais sur les palmiers hyphoenes. Quelques Kanouris\* sédentaires vivent dans l'oasis dont on ne saurait dire si elle est en voie d'abandon ou si au contraire elle fait une ultime tentative pour renaître. Nous ne nous arrêtons que le temps nécessaire pour faire du bois, car le grand réseau de dunes qui bouche l'horizon au nord ne nous incite pas à flâner. Il sera certainement très difficile à franchir et c'est toujours avec un peu d'appréhension que le voyageur s'engage dans le piège d'un erg inconnu, s'élève de palier en palier le long des dunes, rassuré quelque temps par la vision de l'oasis et des palmes vertes qu'il laisse derrière lui, mais qui bientôt s'évanouiront comme un mirage.

21 avril 1960

## IV

Un avion emporte deux tonnes et demie de cailloux  
récoltés par les savants

L'oasis de Zo-Baba, comme une île bordée de récifs, arrondit la couronne verte de sa végétation au pied de falaises délitées uniformément tabulaires à leur sommet. L'idée qui vient à l'esprit est inévitablement celle d'un atoll perdu dans l'océan ! Là-bas comme ici règne la même ceinture verte des palmes, dressant leurs touffes haut sur les sables des plages. Entre le rocher et l'erg s'étend une zone calme comme un lagon. Un sol de fech-fech mou et trompeur, dans lequel un véhicule s'enlise plus aisément qu'ailleurs, puis bordant cette plaine argileuse et caillouteuse, selon les endroits, c'est la haute lisière des dunes semblables à des vagues puissantes déferlant sur l'oasis ; des vagues, elles ont non seulement l'apparence, mais aussi le mouvement qui leur est conféré par le vent qui écrête les sifs et les fait fumer dans le ciel.

Pour se sortir de l'oasis, il faut donc affronter le premier cordon de dunes et c'est généralement le plus élevé, le plus difficile. Un peu comme s'il fallait franchir la barre des côtes africaines. Et toujours revient sous ma plume la comparaison avec la mer. Oui ! C'est bien au départ d'une île déserte que nous assistons avec le défilé des camions qui s'engagent successivement dans le passage reconnu

par le commandant Armand et qui tentent vainement de mettre cap au nord.

Quand on parle de hauteur de dunes, on imagine généralement une sorte de pyramide unique s'élevant à cent, deux cents, trois cents mètres de hauteur ! C'est à la fois juste et inexact. Les amoncellements de sable atteignent souvent, en effet, trois cents mètres de dénivellation à partir du reg sous-jacent, mais la densité même du sable, sa tendance à couler vers le bas et à « remplir » les creux comme le ferait un liquide, son impossibilité à se redresser au-delà de vingt-huit degrés, font qu'une dune est constituée comme un édifice complexe, à plusieurs étages, séparés les uns des autres par des paliers. Une dune escalade une autre dune et les camions devront en faire autant. Lorsque l'erg se heurte aux îlots rocheux, véritables écueils ou récifs sur cet océan de sables, l'action du vent modifie profondément la structure générale et provoque des remous qui, au lieu d'aligner les dunes en grands cordons orientés selon les vents dominants, forment des enchevêtrements compliqués, véritables maelstroms de sables dont il faut se sortir à tout prix.

Autour des roches de Zo-Baba, l'erg ressemble à une mer démontée, mais on devine au-delà le mouvement calme et régulier des vagues de fond. L'important est donc de gagner cette zone où la progression sera plus facile.

Les neuf Gazelle escaladent allègrement les premier et deuxième paliers, mais se heurtent à la troisième rangée de dunes, la rangée supérieure très escarpée. Pour le malheur des autres conducteurs, Roguès qui pilote le camion de tête – d'ailleurs moins chargé que les autres – réussit sans coup férir à escalader directement l'obstacle. Son camion s'arrête fièrement sur le sommet du cordon de dunes, et le pilote un peu narquois descend pour assister au franchissement de l'obstacle par les autres véhicules.

Quelques-uns réussissent après un ou deux essais, mais certains arrivent à bout de souffle à quelques mètres

de la crête, victimes généralement des traces profondes des camions qui les ont précédés. Sur cinq cents mètres de largeur, les frayées de succèdent, tout est labouré, on pique tôle sur tôle, mais chacun s'obstine, Roguès étant passé, chacun voudra en faire autant !

## **La falaise de Zo-Baba**

Au-delà de cette puissante barrière de sable, qui s'élève approximativement à la hauteur du sommet de la falaise de Zo-Baba, mais que l'on gagne par un plan incliné très étendu, les dunes reprennent leur orientation générale nord-est - sud-ouest.

Autant dire qu'il faudra toutes les franchir, mais chacun est si occupé à conduire son propre véhicule qu'il ne s'inquiète guère de l'orientation, ni du chemin parcouru, se reposant en toute quiétude sur le commandant Armand. C'est à la fois merveilleux et décevant que d'être guidé, conduit par un tel homme ; pour la majorité des membres de la mission, et surtout pour les chauffeurs et mécaniciens, c'est l'idéal. Faire confiance, ne pas chercher à savoir pourquoi on change de cap, pourquoi on revient constamment sur ses pas – certains s'en aperçoivent-ils seulement –, se reposer sur la voiture de tête qui accomplit tout ce travail. Demande-t-on à l'équipage de s'occuper de la route que trace le commandant, seul maître à bord ?

Mais pour certains dont je suis, se laisser guider est une chose presque intolérable, douloureuse, surtout lorsqu'on a eu l'habitude de tracer sa piste soi-même à travers des contrées aussi difficiles, aussi désertiques. C'est là que l'esprit de discipline doit intervenir, que chacun doit se soumettre et accepter de ne remplir que son rôle, de ne pas déborder, de ne pas se mêler « de ce qui ne le regarde pas » ! Combien de fois n'ai-je pas bouilli d'impatience en attendant sur place que la voiture de

reconnaissance ait rendu son verdict, que par radio et par hélicoptère chacun ait reçu l'ordre de rejoindre « en suivant les traces » !

Est-ce pour cette raison que, ce jour, Maurice Berliet m'a précisé que je ferais les liaisons avec l'hélicoptère piloté par Voirin ? Il ne pouvait me causer une plus grande joie : m'écarter enfin du convoi, aller et venir, faire preuve d'initiative et parfois, devançant même le commandant Armand, aller l'attendre un peu plus loin – dans la direction qu'il nous avait d'ailleurs indiquée – et passer des heures délicieuses, seul avec le pilote, guettant du haut d'une dune l'arrivée lointaine du convoi annoncé par les nuages de fumée montant du sol.

Ce jour-là fut l'un des rares, sinon le seul, où je vis le commandant Armand un peu perplexe ! L'une des « portes » visibles sur son assemblage photographique s'était fermée par suite des vents, il fallait déborder l'obstacle par l'est, et pour cela nous étions dans l'obligation de sortir de la zone photographique minutieusement reconstituée dans les bureaux du service géographique. Ce fut d'ailleurs le plus grand aller et retour accompli par la mission.

Me voici rejoignant la Land de tête à bord de l'hélicoptère. Voirin pilote son petit Bell avec une maestria extraordinaire. Chef pilote de la Gyrafrique, c'est un vieux baroudeur d'Indochine et d'Algérie, qui présentement participe à toutes les missions sahariennes de recherches pétrolifères. Familier des ergs, il n'a pas son pareil pour lire une trace au sol, puis s'élever et faire du surplace dans un furieux vrombissement du rotor et du moteur.

L'hélicoptère est certainement l'engin qui a rendu le plus de services à la mission, véritable chien de berger il va et vient de la tête à la queue du convoi. On a pris l'habitude de le voir prendre de l'avance puis se poser en un site agréable, généralement sur une dune ou sur une butte de terrain et attendre immobile, semblable à une libellule d'argent posée sur l'or des sables.

Grâce à l'hélicoptère, j'ai pu me rendre compte de la figuration de l'erg de Bilma ; il faut avoir survolé ces immensités à cent mètres de hauteur pour comprendre le système impitoyable des alignements nord-est - sud-ouest.

D'en haut apparaissent très nettement les passages, les grands couloirs plats, les îlots rocheux. J'ai nettement reconnu au nord la falaise de Bilma, qui domine les oasis du Kaouar, elle est toute proche, peut-être trente kilomètres à vol d'oiseau, ou ce qui est pareil, par la piste chamelière qui donne la bissectrice de notre avance vers le nord. Trente kilomètres, mais nous n'y arriverons pas ce soir. Après avoir longtemps dérivé vers l'est – le terme est exact – nous sommes revenus vers l'ouest. Par moments, nous avons énormément de peine à identifier les traces de la voiture du navigateur, car il avait fait beaucoup d'allers et retours inutiles, et chaque fois, minutieusement, le commandant Armand barrait la fausse trace avec des cailloux afin que le convoi ne s'y engage pas.

## **À travers un ravin de sable**

Il y eut ce jour-là un très mauvais passage entre deux rangées de dunes tellement resserrées qu'il fallut se faufiler entre elles dans une sorte de ravin au sable profond et non porteur et ce pendant plus d'un kilomètre, passage pratiquement impossible à des poids lourds normaux, mais que franchirent allègrement les Gazelle.

Devant nous Armand, s'est aperçu qu'il vient d'effectuer un aller et retour inutile, une porte invisible existait à quelques centaines de mètres plus à l'est, si bien dissimulée qu'elle avait échappé à sa sagacité. Au-delà, les espaces entre les cordons s'espaçaient et les îlots rocheux devenaient plus nombreux, essaimés comme un archipel à travers lequel il faudrait trouver son chemin. Tandis que le commandant poursuit sa route, heureux de se retrouver



dans un secteur dont il possède la couverture photographique aérienne, Voirin et moi nous attendons le convoi.

Halte merveilleuse sur le sommet d'une dune ! Quand le bruit du moteur de l'hélicoptère s'est éteint dans un dernier sifflement des grandes pales, le silence semble prendre possession du désert ; il est tellement pesant, tellement profond, qu'il donne l'impression d'être palpable. Le soleil est déjà haut, mais la chaleur est très supportable. Jamais, au cours du voyage du retour, nous ne souffrirons de la chaleur, mais nous ne pourrons pas en dire autant du froid.

Nous furetons sur le reg, à la recherche de silex, de pierres taillées ! Le temps s'écoule avec un calme et une douceur inégalables ; ces minutes durent-elles un siècle ou ne sont-elles qu'une fraction de seconde de notre vie, nous ne le savons pas ! Le vide du firmament fibrillé de traînées laiteuses, le poids du ciel sur le désert des sables et des dunes, l'absence de toute végétation, la bizarrerie des roches torturées par le feu du ciel ou l'érosion éolienne, tout porte à imaginer que nous sommes sur une planète morte, baignés dans une atmosphère très douce, presque irréelle. C'est l'envoûtement du silence qui ne durera pas, car voici déjà dans le lointain la clameur des moteurs qui tour à tour se lancent désespérément dans le passage difficile.

Le commandant Armand nous attendait au terme de cette journée à la dernière barrière de dunes importante avec Bilma.

Nous arrivions à l'est à travers de larges défilés rocheux, des vallées mortes, aux flancs léprés de taches de sel ! Le relief s'était accentué : nous nous fauillions par l'une des failles du baten de Bilma, roulant sur un très mauvais sol de fech-fech pourri, dans lequel les camions creusaient de profondes ornières soulevant un nuage impénétrable de poussière noire et suffocante.

## Le rodéo des camions contre la dune

Le dernier obstacle était de taille. Une haute dune qui de part en part barrait la gorge rocheuse ! Le convoi se rassembla au pied.

« On pourrait certainement l'éviter en faisant un nouvel aller et retour vers l'est, nous dit le commandant Armand, mais cela nous prendrait beaucoup de temps ! Autant essayer. »

Dans ce sens sud-nord, nous allions être les premiers véhicules à franchir la dune dont le sif tombait précisément de notre côté. Et voici que Voirin, qui avait été envoyé en précurseur à Bilma, revenait, amenant comme passagers les envoyés spéciaux de nos confrères *Life* et *Times*, venus en avion à Bilma. De Bilma également étaient venus nous attendre plusieurs de nos confrères qui assistaient un peu ahuris au rodéo des camions attaquant tour à tour la grande dune. Malgré son talent, Roguès ne réussit cette fois qu'à s'approcher de la crête. À deux cents mètres près, il aurait pu passer ! Mais comme il était le moins chargé des camions, il fut décidé après un nouvel essai infructueux qu'on disposerait un chemin de tôle pour éviter une perte de temps. Dès lors, les neuf camions, les sept voitures légères escaladèrent l'obstacle en se jouant, basculèrent littéralement sur le côté opposé de la dune et se laissèrent glisser à son pied. C'est toujours très impressionnant, cette descente en glissade volontaire sur le flanc d'une dune. En voiture légère déjà, la sensation est forte, mais du haut de la cabine d'un camion qui écrase le sable de ses onze tonnes de poids total, l'émotion est beaucoup plus forte ; question d'habitude, car il semblerait même qu'à la longue les conducteurs des camions prissent un certain plaisir à jouer ainsi avec leurs mastodontes.

Pendant tout le temps que dura le passage de la dune, Voirin décolla, plana, fit du surplace, pour la plus grande joie des photographes. Quant aux savants, selon leur

bonne habitude, ils s'étaient égaillés dans le désert d'où ils revinrent à la nuit tombante surchargés de pierres taillées, de haches, de pointes de flèches et ravis.

Les obstacles qui nous attendaient au-delà de la dune étaient mineurs. À vrai dire, nous aurions pu très facilement couvrir les vingt derniers kilomètres avant la nuit et faire notre entrée ce soir même dans Bilma, mais c'eût été contraire à toutes les règles de la bienséance saharienne. On n'arrive jamais dans un poste après le couvre-feu, ni tard dans l'après-midi ; il faut laisser aux gens qui vont nous recevoir le temps de préparer cette réception, et en ce qui nous concernait le logement de quelque soixante personnes à Bilma posait des problèmes aussi difficiles à résoudre pour le capitaine de Menditte que ne le fut pour nous la traversée du Ténéré. Afin que tout se passe bien, la voiture de tête, portant le commandant Armand et Maurice Berliet, va rejoindre directement Bilma où nous attendent le général Laurent et la caravane venue d'Alger par avion spécial. Ce même avion Nord 2500, qui doit emporter au retour les deux tonnes et demie de cailloux récoltés par les savants au cours de la traversée allée du Ténéré.

Chacun s'installe sous le regard attendri des gens venus du nord en quelques heures d'avion et qui ne réalisent pas très exactement l'importance et la difficulté du voyage que nous venons d'accomplir et qui constituera le premier franchissement de l'erg de Bilma par un convoi commercial à pleine charge.

Puis nos hôtes d'un jour reprennent leurs voitures et regagnent l'oasis, nous laissant dans le silence merveilleux de la nuit saharienne, sous la clarté scintillante des étoiles familières.

Et bientôt chacun s'endort dans le susurrement de la brise qui se lève et rabat sur nous des comètes de sable fin arrachées au sif de la grande dune toute dorée il y a quelques instants encore et qui maintenant se confond dans sa pâleur blême avec les étendues séléniques où nous reposons.

22 avril 1960

## V

### Bilma, la ville de sel

L'arrivée d'une caravane dans un poste, dans une oasis ou dans un ksar\* du Sahara constitue un événement majeur, et la mission Berliet-Ténéré n'échappera pas à cette tradition. Bilma a décidé de recevoir en grand appareil et il nous faut nous plier aux règles qui régissent ces réceptions.

Une grande désillusion a dû régner hier soir sur l'oasis : l'arrivée prévue n'a pas eu lieu ! Nous étions en effet en retard d'une demi-journée au rendez-vous.

Il eût été nécessaire d'entrer dans Bilma vers quinze heures de l'après-midi, pour que les esprits soient bien chauffés par le soleil, les danseuses en forme et les tam-tams envoûtants parvenus au rythme majeur. Tout eût été parfait et la nuit serait tombée sur une grande liesse. La fête aurait continué aux lueurs ondoyantes des brasiers avivés par la brise... C'est donc avec une grande sagesse que le général Laurent et Maurice Berliet ont remis au lendemain notre entrée solennelle. Vous riez ? Vous avez tort ! Solennelle, notre entrée le fut ; c'est ainsi qu'on reçoit au désert les visiteurs venus de fort loin et qui n'hésitent pas à traverser les étendues dangereuses et vides.

Quand il s'agit, comme pour arriver à Bilma, de pistes rayonnant à travers l'inconnu du Ténéré, quiconque vient ici

du Fezzan par Toumo et Dao Timni, de Djanet et du Tassili par l'étrange Djado, du Tibesti par les pistes inconnues qui mènent à Seguedine, du Tchad par Agadem et Dibella, de l'Aïr et d'Agadès par Fachi, celui-là a parcouru de très dures étapes. Et c'est vrai même pour ceux qui, dédaignant le chameau, utilisent les puissants moyens techniques modernes. Seul échappe à cette règle le voyageur venu par avion.

## **De la considération mesurée**

S'il s'agit d'un personnage officiel, il aura bien sûr son escorte à l'arrivée, le tam-tam et les fêtes ! Mais celles-ci seront conformistes, organisées au départ par les administrateurs, commandants de cercle ou autorités locales. Les grands voyageurs, eux, sont accueillis par la joie populaire. On mesure alors l'importance de l'événement à cette joie, et si l'on apprend que toutes les cases, toutes les zeribas, tous les ksour\* de l'oasis se sont vidés de leurs habitants venus chanter et danser sur la place en leurs plus beaux atours, on peut témoigner de la considération des autochtones pour ceux qui arrivent. Il n'est pas douteux qu'en ce qui nous concerne, le 1<sup>er</sup> janvier sera pour Bilma non pas le début d'une nouvelle année, mais bien « l'année de la Grande Mission ».

Pourtant, tout faillit être gâché par un très fort vent de sable qui souffla toute la nuit au campement et sur le Kaouar.

Au matin, la consternation règne à Bilma. Le froid très vif est accentué par le vent ; en bref, malgré le ciel bleu, la pire des journées pour les Kanouris frileux ! Un peu comme si on obligeait les gens de la Côte d'Azur à se réjouir un jour de chute de neige !

Nous n'en avons pas moins pris le départ à l'heure prescrite pour arriver à dix heures du matin à l'entrée de

l'oasis. Les camions se rient du vent de sable, ils ont en cela une légère supériorité sur les chameaux, supériorité due à leurs filtres à air bien conditionnés ! Aussi les vingt derniers kilomètres difficiles, en très mauvais sol pourri, en affreux fech-fech, seront-ils accomplis dans les délais.

On franchit comme une porte une large brèche dans la falaise du Kaouar, et l'on prend d'un regard la mesure de la longue vallée orientée nord-sud au pied de la falaise (une falaise longue de quatre cents kilomètres) où gîte l'oasis de Bilma.

## **Autour d'un ksar fortifié**

Notre entrée se fait par le terrain d'aviation, très mauvaise piste, à peine accessible au Cessna ! Le grand terrain stratégique de Dirkou, plus au nord, tend à enlever à Bilma sa suprématie qui reste purement administrative.

Une ceinture verte entoure la ville indigène, formée de cases de pisé aux toits de roseaux, agglomérés comme les alvéoles d'une ruche autour d'un ksar fortifié dont les hautes murailles de toub\* aux teintes ocre sont tellement foncées qu'elles se teintent de violet aux approches du soir.

Bilma l'isolée, Bilma la plus lointaine des villes de la république du Niger, à laquelle elle appartient par une sorte de fantaisie politique inexplicable, sinon par le fait que jusqu'à présent, la seule liaison possible par automobile était au départ d'Agadès, à travers le Ténéré, et par chameaux, de N'Guigmi par Agadem ! Bilma, géographiquement, dépendrait bien plus de Fort-Lamy que de Niamey dont elle est distante de deux mille deux cents kilomètres, alors qu'elle n'est qu'à mille kilomètres de la capitale du Tchad. Mais chut ! Prudence !

Pour les gens du Niger et du Tchad, Bilma c'est l'oasis dans toute l'acception du terme. Je me souviens ! Il y a cinq ans à Zinder, un militaire m'avait dit en soupirant :

« Ah ! Bilma, quelle oasis de rêve, des jardins, de la verdure, des orangers... Tandis que nous... »

Et il décrivait de la main un large cercle qui englobait la mélancolie d'un paysage uniforme d'épineux poussiéreux, de savane brûlée, de hautes herbes sèches bruissantes comme de la paille, une plaine grise et chaude accablée par un ciel de plomb ; noyée dans la brume impalpable de la latérite. Ce paysage qui accompagne le voyageur sur près de deux mille kilomètres de N'Guigmi à Niamey, et jusqu'en Haute-Volta ! Quoi d'étonnant dès lors que Bilma représente pour ces coloniaux un petit paradis ? Le bonheur est relatif ! Il est tout de comparaison. Pour nous, habitués aux oasis extraordinaires du Sud algérien, nous devons dire en toute franchise que Bilma n'est qu'une pauvre chose à côté des splendeurs de Biskra, de Touggourt, et surtout de Djanet, pauvre, mais combien attirante !

Bilma, pour les Africains, c'est d'abord la ville du sel ; chaque année en période froide, la caravane de l'azalaï groupant des milliers de chameaux part soit d'Agadès, soit de N'Guigmi, apportant à l'aller le mil aux gens de Bilma et revenant chargée de pains de sel, soigneusement moulés. Il n'y a pas très longtemps, on escortait encore ces grandes caravanes – dont il existe un pendant dans le Sahara oriental entre Taoudeni et Tombouctou – pour les soustraire aux convoitises des pillards tibbou ou touareg. Si ce risque n'existe plus, l'escorte, réduite à un détachement de méharistes, accompagne encore ces grandes migrations saisonnières assurant la police du désert.

L'arrivée de l'azalaï à Fachi et à Bilma est le signal de réjouissances auprès desquelles celles qui accompagnèrent notre arrivée font pauvre figure ! Autant vouloir comparer le carnaval de Rio à celui de Noisy-le-Sec !

De méchantes gens affirment qu'aux époques de l'azalaï, les femmes kanouries (c'est-à-dire les sédentaires des oasis) expédient de force leurs maris au désert afin de



recevoir dans leurs cases les visiteurs de passage. Inutile de dire qu'à l'occasion de notre venue, aucun mari ne prit le chemin de l'erg ; leçon d'humilité quant aux supériorités raciales que nous ferions bien de méditer !

Quant au sel qui provoque ces monstrueuses caravanes, il est extrait des salines creusées à quelque distance de l'oasis, et dissous dans l'eau fort abondante du sous-sol qui est ensuite évaporée. On dépose dans les moules ces pains de sel qui seront chargés, précieusement emballés dans du drinn\*, sur les bâts des chameaux. Signalons qu'un arrêté interdit aux camions qui affrontent le Ténéré entre Agadès et Bilma par Achegour et Dirkou (et qui retournant à vide chargeraient volontiers du fret) de transporter du sel. Le trafic en est réservé aux caravanes chamelières et c'est fort sage, car sans ce trafic disparaîtrait toute vie caravanière, toutes ressources et bientôt il ne resterait plus rien de Bilma, sinon quelques trous de sel béants comme on en trouve encore à Seguedine, la ville morte au nord.

La mission Berliet-Ténéré entre donc à Bilma ce mercredi 30 décembre 1959, au rythme sourd et martelé des tebeuls\* et des tam-tams. Une escorte de méharistes caracole devant les véhicules de la mission, l'allée principale du poste est décorée, les drapeaux du Niger et de la France flottent au vent, et nous avançons lentement en direction du fort quadrangulaire et blanc construit au sommet d'une dune. Le paysage et le décor donnent une vision parfaite de carte postale : ciel bleu, drapeaux, dune d'or, fort tout blanc, palmes d'un vert cru, poussière, robes éclatantes et bariolées des femmes, grands boubous blancs des hommes, chameaux, cavaliers revêtus comme au Tchad de la cotte médiévale ! La poudre qui parle, les youyous, les cris, les aboiements des chiens, les claquements des armes, la clameur de tous ces bruits confondus se perdant dans les bourrasques du vent de sable qui font ployer la touffe des hauts palmiers et bruire les tamaris au feuillage d'argent.

C'est ainsi que Bilma nous reçoit, dans la joie, heureux de l'occasion qui lui est procurée d'avoir un peu de joie. Car, au fond, c'est là le vrai sens de cette manifestation.

Une occasion de se réjouir, de danser, de chanter, de recevoir des cadeaux, d'étrenner les robes de cotonnades neuves, et même d'affirmer ses opinions politiques en faisant danser les femmes qui agitent en guise de chasse-mouches de petits drapeaux sur lesquels est peint l'éléphant du Rassemblement démocratique africain.

Toutes ces fêtes vont durer trois jours, avec un tam-tam qui ne s'éteint que dans le froid de la nuit profonde et renaît le lendemain aux lueurs brûlantes du soleil de la sieste. Une fête à laquelle nous participons, ravis, curieux, émus, par ce côté merveilleux que prennent ici les choses les plus simples, conquis par le rire et la joie du peuple le plus pauvre de l'Afrique, mais qui raccroche sa joie et son bonheur à ses rites, à ses fêtes, et qui croit au bonheur. J'ai dans les yeux l'image de ces fillettes kanouries, parées comme des princesses et dansant sur des rythmes très anciens, une sorte de parade lente et envoûtante, avançant et reculant, serrées au coude à coude, balançant extatiquement leurs visages de droite à gauche, les yeux exorbités, le regard lointain, la plus misérable d'entre elles consciente d'être en cette minute la femme la plus enviée du monde, la plus riche en bonheur ! Magie africaine qui opère toujours sur moi. Rythmes du tam-tam ! La plus primitive et la plus complète des musiques, la seule qui détienne ce pouvoir d'extase et l'impose ! Nuits africaines poivrées, violentes, ramassées sur l'oasis dans toute la ferveur des passions contenues, et qui s'éteignent sitôt franchies les limites des enceintes, pour céder la place au silence. Au grand, très grand silence du désert !

## **La Saint-Sylvestre**

Nous passerons donc le réveillon du 31 décembre au 1<sup>er</sup> janvier à Bilma. La veille, un festin européen nous a réunis, toute la population européenne (un officier, trois sous-officiers, deux soldats) autour des vivres frais reçus par avion : langoustes, dindes rôties, et même gâteaux glacés, avaient composé un réveillon digne d'un grand restaurant parisien, mais ce soir du 31 décembre, c'est dans les jardins du poste que se dorent les méchouis sur la braise ardente.

Dernière soirée passée auprès de nos amis de Bilma dont nous avons pendant trois jours troublé la sérénité et la solitude.

Aujourd'hui 1<sup>er</sup> janvier, nous repartons. Un avion-cargo emporte à son bord, outre nos confrères Flash, Blaise et les correspondants de *Life* et de *Times*, deux mille cinq cents kilos de pierres et de silex taillés, récoltés à travers le Ténéré. Leur emballage s'est poursuivi pendant trois jours, sous la haute surveillance de MM. Mauny et Hugot, et grâce à eux tout arrivera à bon port en Alger.

Aujourd'hui également, encore tout dolents des réjouissances passées, nous reprenons la piste. Les mécaniciens exultent, pour eux tout est terminé ! Je jette un petit froid en faisant remarquer que nous sommes encore à mille kilomètres de Djanet, et qu'il reste à traverser une nouvelle fois le Ténéré du Tafassasset. Les conducteurs haussent les épaules ! Après la double réussite de la traversée de l'erg sud du Ténéré à l'aller et de l'erg de Bilma au retour, le reste ne compte pas. Pour moi cependant, le Ténéré demeure la grande inconnue, la terre mystérieuse et incommensurable, je le vois peut-être trop avec l'esprit des méharistes. L'avenir donnera raison aux hommes de la mécanique ! Le Ténéré sera sans doute la voie la plus roulante de l'Afrique dans quelques années !

23 avril 1960

## VI

Sur la route des esclaves, des plumes et de la poudre  
d'or

Nous quitterons Bilma le 1<sup>er</sup> janvier 1960 en direction du nord. N'allez point croire que ces trois jours d'escale se sont passés uniquement en réjouissances. Chacun eut sa tâche à accomplir, vérification des moteurs, graissage des camions, entretien des voitures, emballage des collections, mise au point des carnets de route... Sans compter les visites aux salines, à la butte aux Crânes, qui commémore l'un de ces grands massacres qui étaient autrefois la plaie de l'Afrique.

En fait de crâne, j'ai fait avec Brouty une curieuse découverte ! Nous promenant à travers la maigre palmeraie afin d'étudier les curieuses sources artésiennes qui jaillissent au sommet de buttes et forment autant de petits lacs suspendus aux eaux vertes inattendues dans toute cette sécheresse, nous avons heurté du pied un crâne humain ! J'ose à peine écrire que, voyant cette boule bien patinée briller au soleil et ne soupçonnant pas ce qu'elle était, je l'avais lancée au loin d'un coup de pied, ne découvrant qu'après ce que mon « shoot » avait d'irrespectueux et de sacrilège.

## **Conversation avec un crâne**

D'où venait ce crâne ? Le tenant dans ma main, j'eus beau interroger à la manière d'Hamlet, il ne me livra pas son secret ! La vie humaine, ici, compte pour très peu, surtout s'il s'agit de la vie d'un pauvre Kanouri anonyme ! Le possesseur de ce crâne avait dû être enterré un peu trop superficiellement – c'est tellement pénible de creuser le sable sous le soleil – et, par la suite, ces ossements durent être dispersés par les chacals, les hyènes ou, simplement les chiens hurlants de l'oasis !

Il gisait maintenant dans une sorte de ravin sablonneux, entre deux touffes de tamaris, sorte d'ossuaire en plein ciel car, tout près, d'autres ossements sortaient du sable, des squelettes d'animaux domestiques laissaient percer de-ci, de-là un tibia, une omoplate... Sinistre vision accentuée encore par la découverte inattendue que nous fîmes du cadavre momifié d'un cheval.

Son propriétaire s'était donné la peine de creuser une fosse suffisante pour cacher la tête et le corps, mais il n'avait pas recouvert le reste et quatre jambes raidies par la mort et la sécheresse se dressaient vers le ciel comme les pattes surréalistes d'une table imaginaire. Vision étonnante, symbolique : ce crâne humain et ces membres momifiés par un implacable soleil semblaient monter la garde aux lisières du désert.

Comme un avertissement pour ceux qui s'aventuraient au-delà des limites permises à l'homme dans l'implacable Ténéré ! Et pourtant ! Nous allions quitter définitivement Bilma pour reprendre l'aventure interrompue.

## **Le « Zib-Zib »**

Dès le matin, l'agitation règne dans le parc automobile. Les ultimes changements sont faits, puis les camions se regroupent le long de l'allée principale de Bilma, dans l'ordre de route inchangé depuis le départ de la mission ; voitures légères, camion blanc, etc., jusqu'au camion rouge de Salmeran et à la voiture serre-file de Le Gall.

Le Zib-Zib fait un point fixe ! Il a beaucoup travaillé, le Zib-Zib, pendant ces trois jours.

Le capitaine de Menditte a dû établir un tour de rôle pour les baptêmes de l'air, pointant en premier lieu les notables, les parlementaires, les élus du village... Pour chacun un petit tour d'oasis, une montée en chandelle, un peu de « surplace », un piqué et, pour les irréductibles, le grand tourbillon qui les laissait pantois, parfois verts de peur, puis, réagissant bien vite, éclatants de fierté. Désormais, leur prestige serait incomparable !

Tout est prêt et le calme de l'oasis est troublé par le coup de trompe à deux tons du chef de la mission. En bon ordre, nous sortons par la piste du nord. À l'orée des remparts, le capitaine de Menditte et ses cadres nous saluent une dernière fois.

Déjà Bilma n'est plus qu'un souvenir, la colonne forme un tout, une cellule vivante et ordonnée ; chacun sait ce qu'il a à faire et l'exécute. Des amis nous ont quittés : Blanc-Guernon est rentré à Tamanrasset, le docteur Vergnes séjourne quelques jours à Bilma pour effectuer des prises de sang sur les Tibbou. Ses recherches découvriront que, bien qu'ils soient de couleur noire, les Tibbou ont dans leurs veines le sang des races blanches !

Dirkou est à quarante kilomètres au nord de Bilma, en bordure d'une belle palmeraie qui se poursuit presque sans interruption sur cinquante kilomètres, au pied de la falaise du Kaouar.

Entre la palmeraie et les premières dunes du Ténéré, sur un grand reg assez mou, se trouve un très important aérodrome militaire justifiant la garnison de Dirkou et la primauté donnée à ce poste sur Bilma, l'antique capitale.

Nous y sommes accueillis par un capitaine barbu à la Fidel Castro, pétillant d'intelligence et de malice et, tandis que le plein des camions-citernes s'effectue, nous visitons le fort, construction quadrangulaire classique avec cour intérieure, puits, abris antiaériens, puis nous nous promenons, désœuvrés, dans l'immense enceinte protégée par des barbelés, sur laquelle pèse un soleil de plomb que ne tempère aucun ombrage. Garnison très dure dans un site difficile ouvert aux vents de sable.

« Mais, nous dit le chef de poste, nous n'avons pas le temps de nous ennuyer ! Il ne se passe guère de jours sans que se pose un avion venu de Niamey, d'Agadès, de Flatters, de Tripoli, d'Alger, de Tunis ou de Tamanrasset... »

Malgré toute la sympathie de l'accueil reçu à Dirkou, je suis heureux de m'en éloigner, je n'aime pas les barbelés ni les enceintes ! C'est une séquelle de la guerre... et j'aspire à rouler librement sur le reg.

Spectacle d'une grandeur indicible ! À l'ouest, c'est-à-dire à gauche, l'incommensurable Ténéré avec ses alignements de dunes à perte d'horizon, le pays de la peur dans sa partie la plus sèche. C'est pourtant par là que j'étais arrivé, en 1955, venant d'Agadès par Achegour. Nous avons bataillé cinq jours dans ces sables terribles, et les trente derniers kilomètres avant Dirkou n'avaient pas été les moins durs... Maintenant, comme tout est facile !

Sous les pales de l'hélicoptère où je suis installé, la mission roule avec tant de régularité qu'on la croirait sur une route et j'évolue sans fatigue, découvrant les mystères des oasis perdues, les petits villages de zeribas cachés sous les palmes, des mares oubliées des hommes, telle la mare d'Arrigi, longue de plusieurs kilomètres, large de quelques centaines de mètres, étalée dans un creux de sable et séparée du désert absolu par une rangée de hautes dunes fixées par une végétation tropicale.

Nous nous sommes posés sur le cordon littoral ouest et nous avons vainement essayé, le pilote Voirin et moi-même, de gagner la nappe d'eau. La végétation était

tellement dense qu'il nous fallut y renoncer, n'ayant pas de coupe-coupe ou de sabre d'abatis. Palmiers kyphaènes, tamaris, acacias, roseaux épineux, papyrus, herbes coupantes formaient un fourré impénétrable, tout bruissant d'oiseaux et d'insectes ; des pistes de bourricots se glissaient à ras du sol sous des couverts impraticables. Il devait certainement exister une piste praticable aux hommes et aux chameaux, mais le temps nous manquait pour la trouver... Aussi, d'un coup d'hélicoptère, avons-nous franchi l'obstacle pour aller nous poser sur une petite plage de sel à l'intérieur de la ceinture de végétation.

Les quelques instants passés en ce lieu comptent pour moi parmi les plus étranges de ma vie africaine ; il me semblait revivre l'un de mes romans. N'ai-je pas décrit, en effet, dans *La Montagne aux Écritures*, l'arrivée de mes héros dans une oasis perdue au milieu du Ténéré, oasis que j'imaginais tropicale, peuplée de fauves et, ceux-ci mis à part, tellement semblable au spectacle que je découvre aujourd'hui ! À l'époque, quand j'écrivis le roman, je n'avais jamais traversé le Ténéré et voici que mon imagination d'alors rejoint la vérité d'aujourd'hui !

## Un lac perdu

Devant nous, un lac tranquille s'allonge vers le nord, n'étaient ses eaux trop claires, on se croirait sur les rives du Niger ou de l'Oubangui, le désert est invisible et l'horizon se porte à la haute ceinture de végétation, des oiseaux aquatiques volent en grand nombre d'une rive à l'autre, les cols-verts et les pélicans s'élèvent des fourrés de papyrus qui recouvrent les eaux. De tout petits oiseaux poussent des beuglements de bœufs et, très haut dans l'air, les grands vautours laissent tomber comme des perles leur cri aigret... Le calme est extraordinaire. Ce n'est plus le silence absolu du désert, celui d'une planète morte ! C'est



ici le calme d'une fraction terrestre abandonnée à elle-même, les bruits qui s'élèvent sont des chants de vie, des bruissements de travail, des coassements ; la vie est partout et presque invisible ! Le soir, on imagine les antilopes se glissant sous les fourrés avec leurs faons serrés contre la chaude protection des mères frileuses de peur, reniflant l'odeur de la hyène terrée quelque part !

Quand on prend de la hauteur, le mythe de l'eau et de la vie disparaît et la mare d'Arrigi retourne à ses vraies dimensions ! Un petit lac perdu dans les sables du Ténéré.

Toute cette partie du Kaouar, qui s'étend de Dirkou à Aneye, est la plus peuplée. Les villages de zeribas se cachent sous les palmeraies, le fleuve vert des oasis s'allonge au pied de l'immuable falaise du Kaouar. Par place, des ksour ruinés dressent leurs murailles démantelées au milieu des sables ; ces villes mortes que nous survolons sont hallucinantes à découvrir avec leurs tours, leurs créneaux, les cours intérieures, des cases ensevelies sous la marée des sables.

Elles témoignent de l'insécurité du pays autrefois. Chaque ruine atteste un rezzou\* tibbou, plus rarement une incursion des Touareg du Hoggar et de l'Aïr... Le dernier ksar est intact, c'est Aneye, le village le plus peuplé et qui, par sa situation géographique, mériterait d'être la capitale du Kaouar. Aneye, curieuse cité fortifiée, édifiée sur un rocher, dans une position de défense semblable à celle de tous les ksour sahariens ; Aneye, qui a résisté aux invasions et commande encore fièrement la route des caravanes !

La grande route du nord, celle de la Phazania des Garamantes\*, la route des esclaves, des plumes d'autruche et de la poudre d'or.

C'est peu après Aneye que nous formerons notre camp.

26 avril 1960

## VII

Un étrange rocher sortait des sables comme un récif

De Dirkou à Chirfa par Seguedine, nous suivons la piste balisée utilisée pour les transports militaires qui remontent au nord jusqu'au poste de Dao Timni et même jusqu'à Toummo, à la frontière libyenne.

Ce parcours monotone est rapidement couvert par la mission qui arrive très tôt en vue de Seguedine, l'antique Sogadem, autre « ville du sel », magistralement décrite par l'ethnologue Petit qui y fit un séjour prolongé il y a quelques années à la suite d'une panne de voiture. Nous faisons connaissance avec le sultan Arfei, chef du village et maître des salines, le seul être descendant directement de l'unique couple ayant survécu au massacre de Seguedine, razzée et complètement détruite par les Tibbou de la montagne. On peut encore voir la cachette, sorte de grotte suspendue dans la falaise et à laquelle on ne peut accéder que par une trappe, où les ancêtres d'Arfei se réfugièrent et échappèrent au massacre ; je survole de très près cet étrange nid d'aigle érigé dans une énorme cheminée rocheuse, où tout est resté comme à l'époque du crime.

Seguedine est morte, une poignée de Kanouris y végète, tirant son existence de la maigre palmeraie et des salines qui produisent le sel le plus pur du Kaouar. Image d'un monde perdu, abandonné, tragique dans son

isolement absolu. C'est de Seguedine que part vers l'est l'unique piste difficile, reliant le Kaouar au Tibesti.

Poursuivant notre chemin en direction de Chirfa, nous obliquons vers le nord-ouest à travers une zone assez mauvaise, sur un sol raviné, pourri, franchissant de petites arêtes rocheuses affleurant le plateau. Des montagnes apparaissent, tabulaires, uniformément alignées sur l'horizon, avec parfois, peu avant l'arrivée à Chirfa, d'étranges pics isolés, dressés comme des pains de sucre.

Enfin, voici Chirfa, poste étrange, gardé temporairement par le lieutenant Moreau et ses hommes, ce même lieutenant Moreau qui devait nous conduire les jours suivants à la recherche de peintures rupestres de l'enneri Blaka.

## **Des villes prospères, jadis sur les bords d'un grand lac...**

La légende veut qu'autrefois, il y a très longtemps, des villes prospères aient été bâties autour de l'immense Ténéré, ce désert dans lequel les préhistoriens ne veulent voir qu'un grand lac asséché il y a environ huit ou dix mille ans, ainsi qu'en attestent les nombreuses poteries néolithiques qui gisent un peu partout à sa surface mêlées aux pierres taillées, aux bifaces, aux armes de jet.

Pour sa part, Henri Lhote prétend que le Ténéré et ses sables recouvrent l'ancien lit du fleuve quaternaire Tafassasset qui devait s'écouler dans la cuvette tchadienne. Lac ou fleuve, il est indubitable qu'autrefois une grande civilisation a fleuri sur cette région, actuellement l'une des plus désolées de la terre. Ces villes mortes, on les situe assez aisément sur la rive est du Ténéré, ce sont Djado, Chirfa, Seguedine, Aneye, Bilma, Zo-Baba, Agadem. Beaucoup plus difficilement sur la rive ouest, bordée de montagnes inconnues, où l'on relève pourtant dans la

région de Tazolé d'étranges alignements de tombeaux, témoignant d'une forte densité de population à une époque donnée. Ces tombeaux qu'une reconnaissance aérienne fera découvrir sur les plateaux tabulaires qui marquent le faîte du Djado.

L'étrange, le mystérieux, le redoutable ksar ruiné de Djado, la ville morte aux murs bâtis de boue, de sel et d'excréments d'animaux, d'apparence friable, résiste pourtant avec une étonnante solidité à l'assaut du vent et des éléments ; Djado, ruinée il y a deux siècles par un rezzou de Tibbou de la montagne, ayant subi le même sort que Soggadem, que les ksour du Kaouar ; Djado, qui devait être à l'époque la cité reine, celle dont on parle à plusieurs milliers de kilomètres à la ronde ; Djado, ville-forteresse dressée sur un rocher entouré de marigots, eaux natronnées, bordé par un inextricable fouillis de palmiers doums, de papyrus, de roseaux, d'épineux, qui affleurent des plages couvertes d'efflorescences salines ; Djado, ville fantôme habitée par les hiboux et les chouettes, ne porte plus, dans le labyrinthe des rues enfouies sous les décombres, la marque des pas humains, mais la volute brisée des reptiles.

Hugot et Mauny y ont fait une récolte précieuse de poteries, de perles de verre, de bracelets rustiques, Naeglé le botaniste s'est passionné pour la flore, Heu le zoologiste n'avait que l'embarras du choix entre les reptiles des remparts, les rapaces nocturnes ou la microfaune paludéenne des fossés !

Nous y avons erré pendant deux jours. Errer est bien le mot, car c'était un peu comme si nous recherchions à travers le labyrinthe des ruelles et des ruines les âmes des habitants disparus, massacrés, enfuis.

Du haut de la forteresse, le spectacle était idyllique, la houle des palmiers mariait son vert poudreux au bleu profond des eaux dormantes, les bruissements des insectes accompagnaient le chant des oiseaux ! Toute cette verdure formait un liseré de bonheur au pied de la belle

ordonnance des montagnes toutes proches, et le Ténéré baignait les pieds de la forteresse avec la marée de ses sables en mouvement.

Et pourtant, l'ancien fort français, bâti sur la rive gauche de l'enneri, en dehors de la palmeraie, et dont seules les tours d'angles sortent des sables qui l'avaient englouti, est le signe de l'implacable revanche de la nature qui a chassé plus au sud, à Chirfa, la garnison décimée par le paludisme et les moustiques, pour ensuite parachever son œuvre en recouvrant de sable les murailles des hommes. Trop près des marigots, le fort a dû être abandonné et reconstruit à l'emplacement actuel de Chirfa. Djado est inhabitable pour les Européens !

Mais le site est extraordinaire et, sans doute, a-t-il été peuplé depuis les temps les plus anciens. Sur d'énormes rochers de grès, à quelque distance de l'ancienne ville morte, on découvre des gravures rupestres d'éléphants, de girafes et même le signe stylisé des chars garamantiques.

Nous sommes ici au cœur même des légendes du Ténéré et la visite que nous allons faire au gisement rupestre découvert par le lieutenant Moreau dans l'enneri Blaka ne fera que confirmer l'existence, il y a quelque huit à dix mille ans, d'une florissante civilisation saharienne, de peuples pasteurs de troupeaux vivant dans un climat tropical de savanes et de steppes herbeuses, pays traversé par de grands fleuves comparables à ceux de l'actuelle Centrafrique et dans lesquels nageaient les hippos et les caïmans !

Oui ! Incontestablement, tout cela a existé et les faits se rejoignent. Entre les gravures de l'enneri Blaka, celles du Tassili et celles de Tiout comme entre celles de Fezzan et les peintures du Mertoutek, un lien subtil et ténu se profile ; les archéologues et les préhistoriens tendent depuis près de trente ans la trame invisible de leurs rets pour rétablir l'histoire de ces grands courants humains qui ont précédé avec leur civilisation achevée les premières dynasties d'Égypte.

Que sont devenus leurs descendants ? Sont-ce les Peuls ou bien les Sonrhais ? D'où viennent les Tibbou et les Touareg ? Quelles races peuplaient alors ce Sahara des fresques et des gravures, aux époques des peuples chasseurs, auxquels succèdent plus tard de grands pasteurs de bœufs ? Ces bœufs divinisés, gravés, reproduits un peu partout dans les montagnes.

## **Dans l'immense musée des peintures rupestres**

Que trouverons-nous donc dans l'enneri Blaka où le lieutenant Moreau se charge de nous guider ?

C'est une véritable petite expédition qui s'organise, car où nous allons, il n'y a rien ! Ni verdure, ni eau ! Mais par contre, d'autres richesses y dorment depuis des millénaires dans la plus effrayante des solitudes.

Notre petit convoi de voitures légères se faufile dans les sables mous, laissant à l'ouest le ksar de Djado, puis obliquant franchement au nord pour affronter la montagne. Même pour notre guide qui a fait le parcours il y a quelques années, la route est très difficile à trouver.

Des vallons aux fonds ensablés se succèdent à paliers différents séparés par des seuils de grès, morcelés par des crevasses rocheuses dans lesquelles s'accumule le sable. Le danger ici est de crever un carter de moteur, ou de briser la boîte de vitesses ! On avance au pas ! Parfois le lieutenant Moreau s'arrête, descend, examine les traces presque invisibles laissées sur la roche par des voitures spécialisées de prospecteurs pétroliers venus de Djanet il y a deux ans et repartis comme ils étaient venus.

La difficulté de la route est telle que l'on ne prête guère attention à un paysage grandiose ; partout des roches aux teintes chaudes dressent leurs silhouettes d'animaux pétrifiés, de clochers, de pagodes, toutes ces formes bizarres spéciales aux massifs tassiliens ! Les bas-fonds

sont constitués ici par des sables dorés d'une grande pureté.

On s'élève ainsi d'une centaine de mètres et cela permet de déboucher dans la large vallée de l'enneri Domo qui coule nord-ouest - sud-est ses flots de sable sur lesquels flottent quelques épineux rabougris. Les rives de ce fleuve asséché sont formées de falaises élevées, découpées en îles, en châteaux forts, en tours formant autant de repères précieux, quant au lit même de l'enneri dans lequel nous sommes obligés de rouler, il est atrocement raviné par les dernières tornades – qui datent peut-être de plusieurs années – et soumet les voitures à un dur travail de ressorts et d'amortisseurs.

On en vient à regretter de n'avoir pas pris un camion Gazelle qui, manifestement, aurait passé avec beaucoup plus de facilités.

Nous roulons depuis le matin, il est bientôt midi et le rocher aux inscriptions et aux fresques ne se montre toujours pas ! Le trajet effectué atteint quatre-vingts kilomètres et certains parlent déjà de faire demi-tour pour revenir prospecter le site de Djado, lorsque tout vient très vite ! Nous franchissons une dune qui barre l'enneri Barka dans toute sa largeur, l'officier arrête le convoi et d'un geste nous désigne un étrange rocher qui sort des sables comme un récif, ou mieux comme un sous-marin qui ferait surface ! « Nous sommes arrivés », dit simplement Moreau.

L'hélicoptère nous avançant s'est déjà posé au pied du rocher, vers lequel nous roulons à toute allure sur un sable excellent et doux.

Le site rupestre de l'oued Blaka, dit du « Sous-Marin », a été découvert le 24 août 1956 par deux officiers méharistes de l'infanterie de marine du groupe nomade de Dao Timni, en reconnaissance dans le plat du Djado.

Ce jour-là, le lieutenant Lamothe et son compagnon le lieutenant Moreau (qui nous accompagne aujourd'hui) s'arrêtent dans le lit de l'enneri Blaka, véritable fleuve de sables jaunes coulant du nord au sud entre deux falaises

de grès sombres, au pied d'un étrange rocher se dressant au milieu du canyon comme un sous-marin qui ferait surface. Bien qu'il n'y ait alentour ni pâturage pour les chameaux, ni bois, ils décident, séduits par l'étrangeté du site, de camper en cet endroit. Un vaste abri sous roche sur le versant nord offre un coin idéal. Cependant que les méharistes forment le carré, les officiers font le tour du rocher et bientôt découvrent, au-dessus de l'abri sous lequel ils s'étaient arrêtés et dans une niche dominant d'une quinzaine de mètres le niveau de l'oued, une étrange peinture représentant une biche-Robert\* ou antilope damas, peinte en bicolore ocre-rouge et blanc et dessinée avec un réalisme frappant. Alertés par cette découverte dont ils ne soupçonnaient peut-être pas la véritable importance, ils fouillent alors les autres abris et le versant sud du rocher.

Sur celui-ci, et à hauteur du premier épaulement du Sous-Marin, dans un très grand abri sous roche affouillé par l'érosion éolienne, ils aperçoivent une série de personnages peints, de dix à vingt-cinq centimètres de hauteur, s'allongeant en fresque sur trois mètres cinquante de largeur ; la peinture est monocolore ocre violacé. Toute l'attention des officiers semble avoir été attirée par ces peintures, mais cependant, en fouillant hâtivement le site, ils aperçoivent alors diverses gravures de rhinocéros, d'éléphants, d'antilopes, de girafes, des traces « d'aiguisage » et de nombreuses gravures de « samaras ».

Bien que cette découverte – la première de ce genre réalisée dans cette partie du Sahara – soit importante, elle ne s'étale pas au-delà des relations immédiates des deux officiers. Il faut le passage de la mission à N'Guigmi, une rencontre fortuite avec le lieutenant Le Goff, compagnon de Moreau, pour que nous décidions d'aller prospecter le site.

Pour nous, visiteurs d'une journée, nous aurons juste le temps d'admirer les délicates fresques et les différentes gravures avant de reprendre la piste.



Il existe deux groupes de fresque : la grande fresque aux petits personnages représente une scène d'offrande et d'hommage à deux seigneurs d'une taille beaucoup plus élevée que les autres ; des bergers mènent des bœufs au sacrifice, des danseurs ou des rabatteurs entourent du gibier ; les allégories sont vagues, très primitives, sauf pour une chasse au mouflon bien conservée et qui parle d'elle-même. Le second groupe comprend la fameuse biche-Robert en deux couleurs, magistralement peinte, et en ce même lieu, mais plus effacée, une autre peinture de même facture représente en plus petit une antilope au dessin très effacé.

Quant aux gravures, elles sont très nombreuses et se répartissent sur deux et même trois étages de la paroi nord du Sous-Marin. Elles appartiennent à plusieurs époques allant de la merveilleuse incision néolithique en V, très profonde, très ancienne, accusant un dessin parfait et exécuté avec maîtrise jusqu'aux très vagues rupestres libyco-berbères datant tout au plus d'une dizaine de siècles en passant par la période dite du martelage, déjà dégénérée. Mais il faut être patient et savoir attendre l'éclairage propice qui fera découvrir de nouveaux trésors artistiques. C'est ainsi que tard vers le soir, au coucher du soleil, apparaît un groupe de girafes traité d'une façon très naturaliste et qui redevient presque invisible pendant la journée.

Des girafes dans cet enneri Barka, il y en a partout ! Mais aussi des éléphants superbement gravés et des rhinocéros, des antilopes, une panthère, des bœufs.

Un grand principe conditionne la réussite dans la recherche des rupestres : quand on a découvert la première gravure ou la première peinture, il faut chercher patiemment autour ! C'est comme pour les champignons, on est certain d'en découvrir d'autres !

Il appartiendra aux savants spécialisés de dater ces gravures qui s'échelonnent sur des millénaires ; la chose est possible en comparant les méthodes de travail, en

étudiant les outils utilisés et elle est fonction également de la faune représentée : ici l'animal roi semble bien être la girafe, puis l'éléphant et le rhino, le bœuf ne vient qu'ensuite, alors qu'au Hoggar il est l'animal sacré par excellence.

Qui dit girafe et éléphant dit savane et grands fleuves ! Ces gravures nous fournissent ainsi la preuve évidente d'un assèchement du climat saharien, qui a correspondu peut-être à cet assèchement du Tafassasset et du Ténéré...

Mais si la découverte d'une œuvre d'art aussi énigmatique que peut l'être une gravure rupestre saharienne est toujours émouvante, je trouve, quant à moi, encore plus hallucinants, voire dramatiques, les signes retrouvés d'une activité humaine disparue et dont on ne sait pratiquement rien. Qui étaient ces hommes des cavernes et des sables qui possédaient déjà à un si haut point tant de culture artistique, une véritable civilisation même, puisqu'ils avaient le temps de se consacrer aux formes les plus accomplies de l'art ?

Je me souviens de l'ambiance extraordinaire qui pesait sur nous dans cette grotte à flanc de falaise où nous nous sommes introduits en rampant, Montaugerand, Le Gall et moi-même !

Sitôt la voûte de l'entrée dépassée, il était possible de s'asseoir, nous le fîmes sur un amas de déchets qu'il eût été bon de cribler et de découper avec méthode, mais nous n'en avions ni le temps ni les moyens !

Que cet abri eût été habité dans les temps les plus reculés de l'humanité, voici qui était certain, comme le prouvait cette sorte de vasque creusée dans le sol rocheux par le pilonnage ménager d'une graminée que nous ignorons, comme le prouvaient aussi ces stries régulières provenant de l'aiguisage des outils sur un grès très tendre.

Après les hommes, les mouflons avaient occupé l'abri et aussi des rongeurs, sans doute ces curieux damans, faune appartenant à la préhistoire venue jusqu'à nous et

présentant encore les caractéristiques du rhinocéros à narines cloisonnées.

Pénétrant par l'entrée de la grotte, la lumière éclatante du Sahara nous aveugle, mais ce qui frappe surtout c'est le silence absolu de l'endroit, l'odeur d'humus inconnue dans la sécheresse saharienne. Cet humus accumulé depuis des millénaires par ceux qui se sont succédé dans cette grotte providentiellement accrochée à plus de cent mètres au-dessus du lit desséché de l'enneri et d'où l'on pouvait surveiller tout ce qui arrivait du nord, descendant de ce lointain Fezzan, l'une des terres les plus riches en témoignages rupestres du Sahara.

Alors que nous allions repartir, pressés par l'heure, je m'avise de contourner un gros bloc d'éboulis, haut de cinq à six mètres, qui a roulé à quelque distance. Sa face externe est oxydée par l'érosion, mais il me semble y découvrir des lignes assez étranges que, grâce à un écran métallisé de cinéma, je peux éclairer d'un rayon de soleil. Grâce à cet éclairage artificiel, j'identifie bientôt une très ancienne gravure représentant une girafe et son girafon. L'intérêt de la découverte réside dans la dimension totale du sujet – deux mètres soixante pour la grande girafe –, et dans l'exécution très spéciale du travail – nous sommes ici à l'apogée de l'art rupestre, les formes, les détails anatomiques sont reproduits avec une fidélité digne d'un grand peintre animalier. Le dessin de la girafe est incisé en V très profondément, mais des martelages de qualité reproduisent le brillant des sabots, les taches du pelage, le détail des naseaux et des petites cornes. Voici une gravure digne de l'Adrar Ibharen dans le Fezzan, ou de la Rocaba\* d'Aflou ! Et que dire de cette concordance avec une époque relevée mille kilomètres plus au nord ? Nous sommes ici à peu près à la limite en latitude sud des grands ensembles rupestres. Il y a certainement une indication à tirer de ce fait, qui correspond d'ailleurs à la limite sud des massifs montagneux sahariens.

Mais nous n'avons plus le temps nécessaire pour relever avec minutie toutes ces richesses. Il faut rentrer au camp de base, car la mission repart demain et nous ne pouvons pas la retarder. Nous repartons exaltés, mais un peu tristes.

Trois heures de route contre cinq à l'aller, et voici qu'apparaissent les lueurs du camp, les grandes flammes des cuisines, les rayonnements des projecteurs.

Ce camp à travers lequel nos camarades vont et viennent et s'affairent passant de l'ombre à la lumière et du désert à la civilisation. Ils nous font l'effet d'être beaucoup plus nombreux, très nombreux, multipliés par dix. Oui, certes, ce soir après les solitudes de l'enneri Blaka, le camp de Chirfa nous parut bruissant comme une capitale !

## **Sur la route du retour**

Départ ! Nous quittons Djado le mercredi 6 janvier, et sans hésiter, au lieu de suivre la route des convois militaires, le convoi fonce plein ouest pour se sortir des ravinements gréseux, des petits batens, des combes aux sables lourds et des rochers affleurants qui forment une bordure épaisse d'une quarantaine de kilomètres entre le tassili\* du Djado et le Ténéré proprement dit. Le rassemblement s'effectue après une heure de route dans une zone très plate qui s'étend jusqu'à l'infini.

Nous avons vraiment, cette fois, retrouvé « notre Ténéré ». En tête du convoi, le commandant Armand prend des visées, consulte ses photos aériennes, trace son propre itinéraire.

« Les militaires tirent trop au nord, dit-il, ils suivent le jalonnement établi pour l'aviation, mais leur route les entraîne dans la zone des petits oueds ravinés et des sables mous. Nous allons tirer franchement ouest pendant une centaine de kilomètres, puis nous reprendrons alors

notre cap en direction de Djanet. Nous devons rouler très facilement et très vite ! Les photos sont excellentes. »

Nous suivons sans histoire et le moins étonnant n'est pas de voir rouler avec autant d'aisance ce très gros convoi où les poids lourds tiennent une vitesse moyenne supérieure à soixante kilomètres à l'heure. Après chaque cinquante kilomètres, nous nous regroupons. Seuls arrêts dans ce voyage retour qui fut un voyage éclair.

Le commandant Armand a triomphé grâce à sa sagacité de lecture des photos aériennes ; il a découvert enfin une route commerciale praticable aux poids lourds. On peut affirmer, en effet, que des camions ou des semi-remorques modernes de vingt à trente tonnes peuvent aisément emprunter cet itinéraire, gagnant ainsi sans difficulté Chirfa puis Bilma. Bien sûr il y faudra des relais, des réserves d'eau et de vivres, un jalonnement efficace, mais très facile à réaliser.

Que la route suivie soit nouvelle, nous n'en pouvons douter. Certes, elle n'est pas très éloignée des anciennes pistes qui parfois la recoupent, mais alors que nos prédécesseurs étaient obligés de marcher uniquement au cap sur Djado, nous avons, nous, évité toutes les dépressions, tous les ravinements, en nous écartant tout au plus de cinquante kilomètres de l'itinéraire normal !

Ce soir, nous ferons halte au pied des montagnes, à vingt kilomètres environ de Djanet. Des dunes de sable escaladent les flancs des pitons rocheux, dont certains dans le centre ont des apparences cristallines. Le paysage est très beau, les écharpes de sable donnent l'illusion de névés, surtout quand le soleil se couche et que la lividité vespérale monte des vastes étendues.

Ce sera notre dernier campement au Ténéré, mais la mission est joyeuse, car le soir le Ténéré nous a livré tous ses secrets. Cette dernière journée a d'ailleurs été fructueuse : tout en roulant à soixante-dix kilomètres à l'heure de moyenne dans une plaine aussi vaste que la France entière, nous avons pu glaner çà et là des trésors

datant de la préhistoire. Il n'est pas un occupant de voiture, pas un chauffeur de camion qui n'ait ce jour-là récolté un souvenir. Chacun maintenant a son plat de pierre polie incurvé agréablement, d'autres ont trouvé des pierres taillées, voire des débris de poteries : jusqu'au bout, le Ténéré nous fournira amplement en cailloux ! Ce soir encore, Roguès, qui a choisi pour parquer son camion frigo et celui des cuisines une petite cuvette sableuse appropriée, s'est aperçu qu'il avait fait halte juste sur un atelier néolithique très riche en éclats et en pointes, etc.

## **En souvenir de Gautier**

Le lendemain matin, le commandant Armand, qui a une idée derrière la tête, réunit le groupe scientifique et le chef de la mission.

« Regardez ces montagnes », dit-il, en nous montrant la longue chaîne que nous avons longée hier après-midi pendant trois heures de voiture, « les pitons centraux paraissent suffisamment élevés pour qu'on attribue à ce relief le qualificatif de montagne. La chaîne a au minimum l'importance des Cévennes en France et pourtant elle est inconnue ! »

Nous le regardons avec étonnement.

« Ou tout au moins, personne ne s'en était rapproché suffisamment pour lui prêter attention ou intérêt ! »

Découvrir une chaîne de montagnes longue de cent cinquante kilomètres peut paraître une gageure, pourtant le commandant Armand n'est pas homme à plaisanter. Il déploie ses cartes.

« Regardez ! Tout est baptisé aux alentours : il y a la gara\* Toubeau, en souvenir du raid fameux de Toubeau de Maisonneuve, le premier méhariste à pénétrer dans le Ténéré ; il y a l'erg Kilian, en souvenir de la traversée désespérée du grand explorateur en 1928, mais rien ne

désigne ces montagnes. Nous allons les baptiser, que proposez-vous ? »

Le choix des noms ne manque pas. Ne serait-ce que celui de Caporal Rey, ce très grand savant courageux qui fit il y a quelques années la traversée jamais tentée de l'Edeyen de Mourzouk, malgré le handicap d'un pilon qui remplace une jambe laissée sur les champs de bataille en 1914-1918 !

Mais il conviendrait de donner son nom à l'un des reliefs marquants qu'il a rencontrés sur sa route qui passe beaucoup plus au nord.

« Et Gautier, messieurs ! Si nous y pensions ? À ma connaissance, il n'a laissé son nom nulle part, sinon à un lycée d'Alger. »

Ma proposition a l'heur de plaire à tous ; les scientifiques réunis décident à l'unanimité de baptiser « monts Gautier » la chaîne de montagnes inconnue.

Le commandant Armand, en tant que membre du Service géographique de l'armée, est bien placé pour faire aboutir notre résolution.

Vive les monts Gautier ! Et honneur à E.-F. Gautier, ce grand savant responsable de bien des vocations sahariennes !

C'est sur ce baptême impromptu que nous repartons en mettant le cap directement sur Djanet, vers lequel nous roulons sans histoire. Les chaînes de montagnes se rapprochent, le Tassili barre l'horizon du nord, les dunes de l'erg festonnent le ciel de l'ouest, on a l'impression d'aborder un rivage après une très longue traversée.

Mais c'est bien une traversée que nous venons d'effectuer, naviguant au plus près, évitant les écueils, choisissant les courants favorables du sable. Deux mois déjà se sont écoulés depuis le départ de Djanet.

Cinq mille kilomètres d'itinéraire en partie nouveau ont été relevés, l'étude de la préhistoire du Ténéré a fait un pas considérable en avant. Les valeureux camions Gazelle reviennent intacts, pneus et peinture en tellement bon état

qu'on ne pourrait vraiment pas deviner qu'ils viennent d'accomplir un trajet inédit.

Demain, à Djanet, beaucoup de nos camarades prendront l'avion pour rentrer. C'en est ainsi maintenant au Sahara !

Pour les chercheurs, le Sahara commence désormais à Djanet, Djanet qui était il y a quelque vingt ans le rêve presque inaccessible des Sahariens ; Djanet, dont le chef de poste, unique lieutenant, avait écrit orgueilleusement sur le fronton de sa popote « Loin des mufles », phrase qui lui valut par la suite quelques rigueurs. Mais le lieutenant Brenans qui devait, en outre, découvrir les premières peintures sahariennes dans l'oued Imhro, n'est plus !

Ceux de sa race ont presque tous disparu !

La route goudronnée arrive à Flatters, bientôt la piste très roulante atteindra Djanet. Djanet, l'oasis des rêves, peu à peu se transforme en une importante garnison. On projette d'y bâtir un hôtel de tourisme pour passagers de luxe.

Djanet, autrefois à trois mois de méhari\* d'Ouargla, plus tard à trois semaines par la piste automobile ! Djanet qui n'est plus maintenant qu'à quatre heures d'avion d'Alger !

Oui, quand on descend vers le sud, le Sahara commence à Djanet, mais pour nous qui remontons, il s'y termine !

Mais au-delà il y a le Ténéré, le Djado, les contrées encore inconnues de l'Aïr, la partie orientale du Hoggar, le Tibesti, encore beaucoup de rêve et d'aventures en perspective...

Sahara pas mort ! Vive le Sahara !

27 avril 1960  
*Le Progrès de Lyon*



**Rekba**

**(NOUVELLE)  
1939**

Le sirocco soufflait sur le Djurdjura, et son haleine brûlante enveloppait le paysage dans une brume impalpable et suffocante. Les hauts pitons calcaires de la Main du Juif s'étaient effacés, comme fondus dans la grisaille de l'horizon, et l'immense forêt d'Akfadou frémissait de tous ses chênes ; on eût dit que les arbres exhalaient leurs plaintes en ce large murmure de feuilles racornies qui s'entrechoquaient l'une l'autre dans un cliquetis métallique.

Le garde Chalvin se retourna dans son creux de rocher où, en compagnie de son assès\*, il montait la garde depuis les dernières heures de la nuit. Les deux hommes étaient abattus par la chaleur, et se laissaient aller à une somnolence perfide. Chalvin réagit ; c'était un solide gars du Jura, qui avait demandé et obtenu ce poste solitaire de garde forestier en pleins monts de la Kabylie, parmi des populations honnêtes, courageuses et travailleuses, mais pour qui la forêt était domaine public où chacun de tout temps avait accoutumé d'aller puiser pour ses besoins. Allez donc leur faire comprendre qu'un cèdre adulte met deux siècles à pousser ! Qu'il faut deux vies humaines pour qu'un jeune chêne-zen atteigne la hauteur des majestueuses frondaisons de l'Akfadou !

« Pas le moment de s'endormir, Ali ! Ces brigands ne sont pas plus bêtes que nous, ils savent bien que le meilleur moment pour circuler sans être inquiété est de profiter de ce temps de chien et des heures de grosse chaleur ; passez-moi les jumelles ! »

Le garde inspecta de son belvédère les différentes pistes qui se croisaient au col de l'Akfadou. Rien à l'est en

provenance de la Souman ! Rien à l'ouest en direction de la Grande Kabylie ! Restait la piste des Crêtes, à peine praticable aux mulets lourdement chargés.

« Es-tu certain des renseignements fournis par le Caïd ?

— Akli le contrebandier a dû cette nuit quitter les Aït-Aberkane, poussant sa mule chargée du métier à tisser qu'il est allé couper dans la forêt de Talaghileff. Quel bandit ! Il a dû massacrer au moins quatre jeunes pousses de cèdre pour le faire...

— On le prendra, lui comme les autres...

— Méfie-toi, garde ! Méfie-toi ! Akli est un Ikhedjane\* ; il ne pardonne pas. À ta place, je le laisserais partir, il pourrait t'en cuire de vouloir l'arrêter. Il a des complicités dans tous les villages de son douar\*, et même beaucoup plus loin, chez les Beni-Oughlis, et dans le Tal-Babor.

— Raison de plus pour que je mette fin à ses exploits. Cet homme me fait tourner les sangs. Il est devenu le contrebandier officiel. Veut-on une charrue ? Des poutres pour le toit ? Un métier à tisser ?... On appelle Akli, et huit jours après, la marchandise est livrée... Il est malin, le bougre. Il nous a tous possédés depuis deux ans : et moi, et mon collègue d'Aberkane, et les gardes du département d'Alger... C'est un vieux compte à régler.

— N'oublie pas, garde, que s'il tombe dans le traquenard et qu'il apprend que c'est grâce à une dénonciation du Caïd, le sang va couler dans le village ! Gare à la rekba\* !

— Tais-toi ! Écoute. »

Dans le murmure du vent, les deux hommes prêtèrent l'oreille. Mais non ! Ce n'était rien ; rien qu'un bruit de cailloux roulant derrière la falaise rocheuse ; un gros sanglier cherchant un coin d'ombre, sans doute. Instinctivement, les deux hommes armèrent leurs mousquetons. Le bruit recommença.

« Bon Dieu ! Qui peut marcher derrière le roc ? grogna Charvin. Attends-moi un instant. »

Il sortit lentement de son abri et escalada, silencieusement, les blocs de rochers qui surplombaient la caverne. De là, collé dans une anfractuosité, il examina à nouveau la forêt sur l'autre versant, marqua une profonde surprise et serra plus fortement encore son arme sous son bras. D'un geste, il fit signe à son ass s de le rejoindre, et lui montra, dans le chaos de rochers couverts de végétation arborescente, un Kabyle et son mulet qui se frayaient un passage parmi un maquis de lentisques, de myrtes et de jeunes chênes verts. L'homme poussait sa bête dans une étroite frayée creusée par les eaux et les bêtes sauvages. Le mulet descendait avec précaution, arc-bout  sur ses antérieurs, lourdement chargé de longues poutres de bois  quarries et façonnées, mais encore toutes fraîches de sève. Parfois, quelques cailloux roulaient sous ses sabots non ferrés. Derrière, l'homme, un solide gaillard au visage rude mais ouvert, moustaches tombantes, enveloppé dans un burnous blanc, aiguillonnait le mulet sans dire un mot. Il n'avait pas aperçu les gardes, et ceux-ci se demandaient quelle tactique adopter pour le surprendre.

« Il nous tournait autour pendant que nous somnolions, grommela Chalvin, mais patience ! Ne bouge pas, il ne peut nous échapper. »

Et sans se lever, épaulant simplement son arme, le garde cria à travers la broussaille :

« Ne te presse pas, Akli, ton compte est bon ! »

Puis, se dressant brusquement, il sauta à travers les éboulis pour barrer la piste au délinquant.

Tout d'abord surpris, Akli fit mine de se résigner, mais   l'instant où le garde sautait dans sa direction, abandonnant sa bête, il se jeta rapidement dans le fourré. Chalvin devina sa trace aux arbustes qui s'inclinaient et s'écartaient pour reprendre peu après leur immobilité. Il e t été imprudent et inutile de se lancer à sa poursuite. Aussi se contenta-t-il de bondir sur la mule et de la saisir au licol, cependant que son ass s le rejoignait.

« Emmène la bête, je te suis en surveillant les fourrés », dit Chalvin, et tous deux regagnèrent le poste, heureux de leur prise.

Le mulet mis en fourrière dans l'écurie du poste, Chalvin rédigea son rapport pour le brigadier, et chargea l'assès de le faire parvenir dans la vallée.

« La bête est de valeur, dit-il à sa femme. Akli sera forcé de se constituer prisonnier, il préférera l'amende que perdre son mulet. »

Oubliant l'histoire, il alla se coucher et dormit d'un somme jusqu'au matin.

\* \* \*

C'est une chose réelle, que Mme Chalvin ne dormit pas cette nuit-là : elle connaissait la réputation d'Akli et tremblait à l'idée d'une vengeance. Le calme de son mari lui apparaissait surprenant. L'assès lui-même ne lui avait-il pas recommandé, le matin avant de descendre, de ne pas sortir seul et d'attendre son retour. Mais allez faire entendre raison à un têtard de l'espèce du garde !

Toute la matinée, il tourna en rond dans le poste, fendit du bois pour le feu, donna à manger aux chevaux, puis en fin de soirée, il n'y tint plus.

« Je vais faire un tour dans le bois, dit-il à sa femme.

— Seul ? Attends le retour d'Ali !

— Je ne vais pas en tournée, rassure-toi, simplement faire une balade jusqu'à la grande clairière. L'autre jour, il y avait des nichées de jeunes singes, je vais essayer d'en capturer un vivant. »

Tout souriant, le garde quitta la cabane.

« Emporte ta carabine, dit encore la femme.

— Pour quoi faire ? »

Résignée, la femme rentra dans le poste et se barricada. Lui allait à travers les hautes futaies, sifflotant, heureux de goûter un peu de fraîcheur après les journées torrides qui venaient de s'écouler. Des bandes de gros singes roux sautaient d'une branche à l'autre, et le garde leur lançait des pierres, s'efforçant d'isoler un jeune piaillard

qui le narguait. Le soleil se coucha brusquement, et la forêt, envahie par la pénombre, devint tout de suite plus hostile. Le garde prit le chemin du retour. Il allait sans méfiance, sondant du regard les taillis plutôt par habitude professionnelle que par inquiétude. Aussi fut-il surpris de voir bondir juste devant lui un grand diable en burnous écru, le regard méchant, le couteau à la main.

« Rends-moi ma mule ! » dit l'homme.

Remis de sa surprise, le garde toisa de haut l'indigène.

« Je t'ai pris sur le fait, Akli ! Il faut te soumettre. Quand tu auras payé l'amende, je te rendrai ta bête, pas avant.

— Alors tu vas mourir ! » rugit le Kabyle en se ramassant pour bondir.

Le garde recula d'un pas et envisagea rapidement la situation. Il était seul et bien seul dans la forêt. Même en appelant, personne ne viendrait à son secours. Akli avait dû guetter le départ d'Ali, et attendre la sortie du garde. Le danger était sérieux, il le réalisait maintenant.

D'un bond, le Kabyle essaya de sauter sur son adversaire. Le garde esquiva le premier coup, puis ouvrant rapidement son large couteau de chasse à cran d'arrêt, se mit en position de défense. Bien qu'il fût courageux, de grosses gouttes de sueur perlaient sur sa figure. Au deuxième bond, Akli réussit à l'atteindre. Une large estafilade se dessina sur le dolman vert qui bientôt se teinta de rouge. Alors Chalvin chargea furieusement à son tour. Surpris par cette résistance, le Kabyle recula, puis roulant son burnous sur le bras, s'en fit un bouclier protecteur. Le poignard de Chalvin glissa sur la rude étoffe, cependant qu'il se sentait touché par un deuxième coup de bou-saadi\* au flanc.

Se sentant perdu, Chalvin essaya de ceinturer son adversaire. Mais les deux hommes étaient également solides et lestes. Ils roulèrent sur le sol enlacés, noués l'un à l'autre et se portant de furieux coups de poignard.

Dans cette lutte inégale, le Kabyle, protégé par son épais burnous, encaissait mieux les coups. Bientôt le garde

ne compta plus ses blessures. Le sang lui coulait des reins, de la figure, des bras, des jambes ! Aucune des blessures n'était mortelle, mais la perte de sang affaiblissait petit à petit Chalvin. Dans un dernier effort qui lui amena l'écume aux lèvres, il réussit à porter une terrible entaille au cou de son ennemi ; le sang jaillit et le Kabyle hurla de rage – deux millimètres de plus et le garde aurait été sauvé, tant le coup passa près de la carotide. Le duel continua dans un silence tragique, que troublait parfois le souffle du vent dans les ramures. Le sang allait de partout, mais le tragique corps à corps ne prenait pas fin. Liés l'un à l'autre, les deux hommes se frappaient au hasard. Cependant, peu à peu Chalvin faiblissait ; bientôt il n'eut plus la force de rendre les coups qu'il recevait. Il roula sur le sol, évanoui.

Rouge de son sang et de celui du garde, Akli se releva, méconnaissable, avec sa large entaille béante. S'accroupissant sur le moribond, d'un large geste circulaire de gauche à droite, il lui trancha la gorge. La terre toute chaude et desséchée buvait à grands traits le sang qui s'échappait de l'affreuse blessure.

Titubant, le Kabyle s'éloigna et se perdit dans l'épaisseur des fourrés. On retrouva le corps du garde le lendemain soir. Il était percé de trente-sept coups de couteau.

\* \* \*

Sur sa belle mule harnachée de fihli\* rouge et noir, le Caïd remonte le douar. Il vient de terminer sa déposition auprès de l'administrateur, et pique des talons pour rentrer avant la nuit, l'obscurité ne lui disant rien de bon. Dans cinq minutes, il sera chez lui, à l'abri derrière les portes verrouillées.

Il s'engage dans les premiers vergers qui entourent le village d'un damier où se conjugue toute la gamme des verts. Le sentier escalade la montagne, bordé de hautes murettes de pierres sèches. Le Caïd regarde avec soulagement au-dessus de sa tête, les toits du village qui semblent s'incliner vers la vallée. Comme ces toits

semblent accueillants, après la longue escalade ! Son burnous bleu rejeté sur les épaules, les étriers bien enfoncés, les reins appuyés sur les trousses, le Caïd admire la belle récolte d'olives qui se prépare. Cela lui réchauffe le cœur, bien plus que l'admirable coucher de soleil qui embrase les montagnes et fait rutiler les étroites et rares fenêtres des villages, capelant les crêtes. On devine au nord, à travers une échancrure de la vallée, un triangle de mer d'un vert phosphorescent. Les ombres montent lentement le long des collines rouges, tavelées d'argent par les forêts d'oliviers. Allah est grand ! songe le Caïd, qui nous dispense de telles minutes d'euphorie.

« Caïd ! »

Le chef tourne la tête en direction de la voix et sent de grosses gouttes de sueur perler sur son front gras d'homme trop bien nourri. Un individu long et maigre, masqué par son chèche, est debout entre deux oliviers et le met en joue à moins de cinq mètres.

« Akli !... », fait le Caïd. Il n'a pas le temps d'en dire plus.

Un coup de feu claque dans le silence de la montagne. La mule fait un écart, désarçonne son cavalier qui s'écroule, blessé à mort.

\* \* \*

Lentement, Akli relève le canon de son arme, appuie la crosse sur le sol et contemple sa victime :

« Ainsi périront tous les mouchards ! » crie-t-il dans la nuit.

Puis il se faufile dans les olivettes, gagne le torrent qui coule encore faiblement malgré l'été et se réfugie dans un moulin en ruine, dont la roue à aubes vétustes s'appuie contre le tronc d'un gros frêne ébranché.

Le nuit est venue avec les bruits familiers du village à cause de la forêt toute proche et au murmure de la cascabelle.

Il soulève avec précaution son burnous qui recouvre et masque une quadruple épaisseur de chèche, teintée de



sang, enroulée autour de son cou. Il souffre atrocement de ses blessures. Alors, sans défaire le pansement, il se courbe sous le jet d'eau du moulin et se laisse éclabousser par l'onde bienfaisante qui tempère un peu sa fièvre.

Il réfléchit. Son cas est désespéré. Meurtre du garde ! Meurtre du Caïd ! Son compte est bon. S'il ne prend pas le maquis tout de suite, il sera capturé, à moins qu'il ne soit abattu par la famille du Caïd, avec laquelle il vient d'ouvrir une sanglante rekba, et qui le pourchassera désormais. Mais ses forces l'abandonnent, il est nécessaire qu'il se soigne afin de pouvoir se défendre plus tard.

Remettant son burnous qui masque sa blessure, il escalade le ravin, attentif à ne pas déplacer le moindre caillou. Il contourne le village dont tous les toits se chevauchent les uns les autres. Malgré la nuit, l'animation est grande : il entend le bruit des discussions et devine que les hommes du village ont réuni la Djemaa\* pour discuter de la conduite à tenir. Un chien aboie, tout proche. Pour donner le change, Akli imite le pialement du chacal poursuivi. Enfin, jugeant le moment venu, il se laisse glisser d'un toit sur un autre, jusqu'à une petite courette qu'il connaît bien. Une vieille est accroupie, silencieuse et triste, auprès du foyer creusé dans le sol de terre battue. La fumée s'élève droite et bleue dans l'air. Tous ses sens en éveil, elle attend, épiant les moindres bruits de la nuit. Elle sent qu'il viendra, car les fils perdus retournent toujours vers leur mère. Elle devine maintenant la présence humaine sur le toit. Sans presque élever la voix, sans bouger de place, elle murmure :

« C'est toi Akli ? mon fils ! lumière de mes yeux... Ne fais pas d'imprudence, fuis... Ils viendront te chercher ici.

— Je suis blessé, mère, mais je vais fuir. Viens me rejoindre à l'Aïn Tinzert, dans la bauge aux sangliers.

— C'est trop près du village !

— Justement, ils me chercheront dans la forêt plutôt que là. Et puis tu pourras plus facilement me soigner et me

nourrir. Fais bien attention, ne viens que la nuit, et rentre avant le jour. Au revoir, mère !

— Adieu, fils. Et qu'Allah te protège... »

Akli s'est coulé dans la nuit et a disparu. La vieille ranime les braises et prépare la kessera\*.

\* \* \*

« Cette fois-ci, nous le tenons. »

Le commissaire Laporte, de la police mobile de Bougie, se frotte les mains dans un geste qui lui est familier lorsque tout va bien.

« Mais enfin ? interroge le juge d'instruction, assis à ses côtés dans la rapide torpédo qui les emporte sur la route de montagne. Mais enfin, me direz-vous de qui vous tenez ce renseignement ? Depuis trois mois, c'est la quatrième expédition que nous faisons pour le capturer, toutes les fois l'oiseau s'est envolé. J'ai bien peur qu'aujourd'hui encore...

— Pardonnez-moi, monsieur le juge, mais je ne trahirai pas mon indicateur. Quant aux expéditions précédentes, nous n'avions pas pris suffisamment de précautions. Cette fois, les guetteurs postés par les gens du douar tout au long du sentier muletier qui conduit au village ne nous verront pas passer. Après un bon petit détour de soixante kilomètres par les pistes forestières de l'Akfadou, nous laisserons les voitures à la cabane forestière d'Ourmagal et nous attendrons la nuit pour sortir de la forêt et prendre nos postes autour du village. Qu'en pensez-vous, capitaine ?

— Le morceau sera dur, croyez-moi, répond le capitaine de gendarmerie, mais j'ai dix hommes bien armés et résolus à faire payer le meurtre du garde. Nous cernerons la maison, il ne pourra nous échapper. »

Vers la fin du jour, la petite troupe se faufile à travers les futaies de l'Akfadou. Guidée par le successeur du garde assassiné, elle emprunte une sente très en dehors des itinéraires de passage. Il fait nuit lorsqu'on atteint l'extrémité de la forêt. Le village est là, en dessous, à quelque deux cents mètres. Le commissaire spécial fouille avec ses

jumelles les ruelles étroites où les femmes, en longues processions, se rendent à la fontaine. Tout est calme. Sur le chemin du douar, en contrebas, des mulâtiers se hâtent. Quelques cultivateurs labourent un petit champ pierreux suspendu entre deux murettes de pierre sèche. L'air est calme, la vue s'étend au loin, sur les montagnes bleutées des Babors.

« Nous n'avons pas été éventés, dit à voix basse le garde, cependant regardez, monsieur le commissaire ! Ils veillent sans en avoir l'air. Tenez ! ce vieux berger, accroupi près du moulin, et cet autre immobile sous l'olivier centenaire qui domine le coude de la route. Et je suis sûr qu'il y en a comme ça postés jusqu'en bas dans la vallée, et qui seraient bien embarrassés de dire ce qu'ils font sur les routes à admirer le paysage. Toute la famille d'Akli monte la garde et elle se méfie, non seulement de nous mais aussi de la famille du Caïd. Plus encore peut-être de cette dernière, car elle sait bien que si la justice française n'arrive pas à s'emparer du meurtrier, celui-ci n'échappera pas à la balle de la rekba, qui partira à l'heure où il s'y attendra le moins. »

La nuit s'est passée en faction, troublée seulement par les aboiements perpétuels des chiens efflanqués, les piaulements des singes et les cris des chacals et des renards dans la forêt.

Un peu avant l'aube, le capitaine a disposé ses hommes tout autour du village, dont il connaît à fond le dessin des ruelles tortueuses. Au jour, le commissaire, le juge et son greffier pénètrent dans le douar. Ils vont directement chez le président de la Djemaa du village.

« Nous venons arrêter Akli, déclare le juge. Il s'est réfugié chez sa mère. Nous te prévenons que si le village facilite encore une fois son évasion, il sera puni de façon exemplaire.

— Fais comme tu dois faire, monsieur le juge, cette histoire a déjà fait couler trop de sang. Je vais avec toi chez Khadidja. »

Les voici devant le seuil de la porte. Le capitaine de gendarmerie les rejoint avec un homme, mousqueton sous le bras.

« Nos hommes cernent toutes les issues de la maison, monsieur le commissaire.

— Surveillez les toits.

— Il y a deux gendarmes spécialement postés pour tirer sur quiconque sortirait de cette manière.

— Bien ! allons-y.

— Attention, commissaire ! Akli ne pardonne pas. C'est une bête fauve que vous aurez à combattre, prenez vos précautions.

— Je veille, merci. »

Le commissaire frappe à la porte. On ne répond pas. Alors le vieux Kabyle, chef du village, effrayé des conséquences de cet acte, palabre à haute voix avec quelqu'un derrière la porte.

« Ils disent qu'il n'y a personne, monsieur le commissaire. Akli est parti.

— Qui, ils ?

— Ses frères...

— Je les arrête également pour recel de criminel ! »

Le commissaire menace, maintenant. Avertis que s'ils n'ouvrent pas, je jette une grenade incendiaire. Le village y passera !

D'un coup d'épaule, le commissaire essaye d'enfoncer la porte.

« Attends... continue le vieux. Ils disent qu'ils se rendent. »

En effet, la porte s'ouvre, et dans son encadrement, on aperçoit les deux frères du bandit : Omar et Sherif. Deux grands diables bien découplés, qui lèvent les bras tandis que le commissaire les met en joue avec son colt.

« Restez ici ! on va fouiller la maison.

— Prenez garde, commissaire, méfiez-vous ! On vous cache un traquenard.

— Restez dehors, capitaine, et vous aussi, monsieur le juge. Ces deux gaillards vont me servir de paravent, un gendarme armé derrière moi. En avant ! »

Il empoigne au collet chacun des frères et les pousse devant lui dans la courette étroite. Il y règne ce désordre classique des maisons kabyles : de lourdes jarres contiennent les réserves d'huile, d'orge, de figues et d'olives. Un des côtés de la cour sert d'écurie et d'étable, et le bétail y rumine paisiblement des feuilles de frêne. À gauche, c'est la pièce commune, avec son foyer creusé dans la terre, une pièce sombre où l'on distingue, noyés dans la fumée, des lits à étages, et sous les poutres du toit, les chapelets d'oignons et d'aulx, et les colliers de poivrons rouges desséchés.

« Rien ici », murmure le commissaire.

Le voici en arrêt devant un appentis très bas, fermé par une solide porte, qui doit servir de réserves aux choses précieuses.

« Ouvre-moi cette porte !

— Attention, commissaire, il est là ! »

Un gendarme s'est précipité derrière le commissaire et a mis en joue sur la porte. Celle-ci s'entrouvre lentement. Le commissaire se fait un rempart des deux hommes qu'il tient solidement dans sa poigne de fer.

« Akli, rends-toi, tu es pris ! Assez de sang comme cela ! »

Brusquement, le bandit ouvre la porte. En une seconde, sans viser, il a tiré sur le groupe humain qui s'avavançait. Un réflexe a sauvé ses deux frères : en même temps que la porte s'ouvrait, ils se sont écartés brutalement, démasquant le commissaire, qui reçoit à bout portant la charge de chevrotine et s'abat sans pousser un cri.

Profitant de la confusion qui règne, Akli bondit sur la porte et disparaît dans le village. Sa détente a été aussi rapide que celle d'un fauve et personne n'a pu prévenir son geste.

Au bruit du coup de feu, un long hurlement s'élève, provenant de l'écurie. Une forme drapée et hurlante se précipite dans la courette. Surpris par cette apparition, le gendarme l'abat d'un coup de mousqueton. Il y a maintenant deux corps étendus dans la cour. L'odeur de la poudre flotte dans l'air et se mêle à celle du sang chaud.

Les deux frères d'Akli, hébétés, ne bougent plus. Ils contemplent le cadavre inerte du commissaire, puis se jettent sur l'autre forme qui gémit et se tord sur le sol, la poitrine traversée d'une balle.

« Malédiction, notre mère ! »

Khadidja, entendant le coup de feu, a cru qu'on venait de tirer sur son fils et s'est précipitée comme une folle. Le magistrat essaie, mais en vain, de ranimer le commissaire.

« Inutile ! Il a été tué sur le coup, dit-il en se relevant. Capitaine, laissez vos hommes en faction, sauf deux, avec lesquels nous fouillerons le village maison par maison. Y a-t-il le téléphone, ici ?

— Non, au douar inférieur seulement.

— Où est le chef du village ? Ah, te voilà ! Voici un mot, fais-le porter immédiatement et qu'on téléphone le message à Bougie. Quant à toi, si on ne retrouve pas immédiatement le meurtrier, j'arrête tout le village, hommes et femmes pour complicité. Je sais qu'il se terre quelque part. Livre-nous ce chien qui vous fera entretuer jusqu'au dernier, sinon il en coûtera cher pour tous. Ce sera la ruine du douar, as-tu compris ?

— Oh toi Omar, et toi Sherif, le sang a assez coulé ! Allez à la recherche de votre frère et ramenez-le. Allah ne veut plus d'autre sang sur le douar ! »

Les deux frères disparaissent dans les ruelles. Passant de maison en maison, de cour en cour, ils recherchent le meurtrier. Partout on les accueille avec mépris, eux qui vont livrer leur frère. Mais là-haut, les policiers s'impatientent.

« Laisse-les faire. Ce n'est pas si commode que ça de livrer son frère, crois-moi », dit le vieux chef du village en crachant à terre en signe de mépris.

Enfin, ils le retrouvent dans une écurie, caché sous les bottes de foin.

« Akli, viens avec nous, ta mère est mourante. Elle veut te revoir avant de mourir. Viens ! mais fais vite, car la mort n'attend pas.

— Vous me trahissez, chiens ! Gare à vous si vous mentez, car vous savez qu'un fils doit toujours respecter le vœu de sa mère à l'agonie. J'y vais, passez devant. »

Les trois hommes remontent lentement la ruelle jusqu'à la maison du crime. Les gens du village jettent un regard de pitié sur Akli et crachent avec mépris sur les burnous des deux frères. Mais l'âme orientale est insondable, en leur for intérieur ils se réjouissent de la capture évidente du meurtrier, capture qui va décharger le douar d'une lourde responsabilité collective.

Dans la cour, le cadavre de Khadidja, morte depuis quelques instants, gît à même le sol de terre battue. Le corps du commissaire a été déposé sous le hangar, veillé par deux gendarmes armés. En voyant entrer le meurtrier encadré de ses deux frères, le juge d'instruction ne retient plus un sourire de soulagement. Il fait un signe aux gendarmes qui s'apprêtent à mettre la main au collet de l'homme.

D'un coup d'œil, ce dernier a tout compris : et la trahison de ses frères, et le guet-apens dans lequel il est venu se fourvoyer. Il se retourne, jette un regard de bête traquée. L'issue de la cour est gardée par des gendarmes, bien armés cette fois. Le capitaine le tient en respect avec son revolver, toute résistance est inutile.

« Soit, dit-il, mais j'ai un dernier devoir à rendre à ma mère. »

Il se penche sur le corps encore chaud et l'étreint dans ses bras. Les deux frères en font autant.

« Le sang est sur nous, mère... Le sang seul effacera tout. »

Il se relève et avant que ses deux frères aient pu faire un geste, il bondit sur eux, le bou-saadi qu'il dissimulait

dans son burnous au poing. Omar n'a pas eu le temps de réagir, transpercé de plusieurs coups de poignard. Il s'abat, cependant que son frère, sortant à son tour son poignard, engage le combat.

« Impossible de tirer sans blesser l'un des frères, marmonne le capitaine.

— Laissez, laissez... c'est un compte à régler en famille », conseille un vieux brigadier.

On ne distingue plus qu'une masse confuse de burnous blancs qui s'éclairent de taches de sang. Les trois hommes enlacés roulent sur le sol, se frappant mutuellement avec frénésie. Instinctivement, les gendarmes de garde s'écartent pour laisser passer cette pelote humaine qui roule sur les cailloux de la ruelle.

Dans un dernier sursaut, Akli se dégage et bondit par le village. Les gendarmes ne peuvent tirer, de peur de blesser les enfants qui accourent nombreux sur les lieux du drame. Sherif gît, accroupi contre un pan de mur et perdant son sang en abondance.

Alors, en une monstrueuse curée, tous les hommes du village se précipitent à la poursuite du meurtrier. Ils le rejoignent alors que titubant, il s'est abattu, la bave aux lèvres, sous un olivier au feuillage d'argent.

« Tuez-moi, frères ! Tuez-moi, si vous n'êtes pas des lâches, leur dit-il. Mais déjà les gendarmes s'en emparent et le font porter dans la maison la plus proche. On l'étend sur un grabat.

— Voyez s'il y a moyen de le soigner », demande le juge d'instruction.

Les femmes kabyles se lamentent à voix haute, apportent de l'eau et du linge propre sorti des coffres. On déshabille le meurtrier, dont le corps et la figure ne sont que plaies et blessures sanglantes.

« Il s'en tirera peut-être, dit encore un gendarme. C'est fou ce qu'ils ont la vie dure ! »

Un peu à l'écart, le juge d'instruction a fait installer une table. Il commence à recueillir ses témoignages et



reconstitue les événements tragiques qui se sont succédé depuis le matin. On ne fait plus attention au meurtrier qui, semble-t-il, délire doucement. Des phrases incompréhensibles s'échappent de ses lèvres et montent comme un bourdonnement confus à peine plus fort que celui des mouches.

Les indigènes ont été tenus à l'écart. Dans une cour voisine, on fabrique un brancard rustique pour emmener le blessé. Tout à coup, une détonation ébranle la petite chambre. On se précipite vers le lit. Akli, cette fois, y gît sans vie, la mâchoire fracassée par la décharge à bout portant d'un vieux fusil de chasse. Ce vieux fusil qui était suspendu comme une panoplie au-dessus du lit, et auquel personne n'avait prêté attention.

« Il a préféré ça au réveil qui l'attendait un beau matin, devant la prison centrale. Inch'Allah, cela vaut mieux ainsi, la rekba est éteinte et le douar va pouvoir respirer en paix », conclut le chef de la Djemaa.

## Glossaire

ABANKORT : point d'eau naturel.

ACHEB : végétation fugace de plantes herbacées annuelles poussant après la pluie, dont les graines, desséchées, résistent quelquefois plusieurs années, sur les grands regs.

ADDAX : grosse antilope des sables.

AJJER : Touareg ennemis héréditaires de ceux du Hoggar.

AKBA : passage d'une piste en terrain rocheux vertical ; montée d'une falaise gréseuse en Tassili, d'un ressaut granitique ou volcanique en pays hoggar.

ALFA : plante herbacée d'Afrique du Nord et d'Espagne dont les feuilles servent à la fabrication de certains papiers.

AMBADGE, ou AMBADJ : roseau du Tchad.

AMRAR : chef de tribu.

ARABAS : carriole à deux roues.

ARAPÈDE : coquillage qui se fixe aux rochers et que l'on ne peut décrocher qu'à l'aide d'une pierre ou d'un couteau.

AZZEMA : rêne unique que l'on attache aux naseaux du méhari.

ASSÈS : assistant, petit fonctionnaire indigène.

AZOÏQUE : se dit d'un espace privé de toute vie animale.

BANCO : terre mouillée pétrie et séchée composant les habitations des oasis.

BARAKA : la chance, la protection divine.

BARAQUER : agenouiller le méhari pour descendre de selle.  
Par ampliation, former le camp après l'étape.

BATEN : petite falaise.

BEDROCK : terme géologique désignant la croûte terrestre.

BERMA : marmite.

BETILLA : bidon ; plus largement, récipient.

BICHE-ROBERT : antilope mohor.

BORBORISÉ : qui est sous l'influence du borbor, poison qui annihile toute volonté.

BORDJ : fortin.

BOUJADI : débutant.

BOU-SAADI : poignard Algérien, du nom de la ville de Bou Saâda dont il est issu.

BOURNAZEL, HENRY DE (1898-1933) : militaire français mort dans les guerres coloniales au Maroc, il fut l'objet d'un véritable culte patriotique après sa mort.

BROUTY, CHARLES (1897-1984) : artiste français arrivé à Alger entre 1914 et 1915, il travaille pour la presse algéroise, notamment *L'Écho d'Alger*.

CACHABIA : vaste manteau en poil de chameau, aux manches courtes et entièrement fermé sur le devant (arabe).

CAÏDA : règle, loi.

CHAAMBI (pl. CHAAMBA) : tribu nomade du Sahara septentrional, adversaires séculaires des Touareg.

CHEBKRA : région chaotique ; filet, réseau compliqué.

CHOTT : lac salé souvent asséché.

CHOUAF : sentinelle, éclaireur.

CHOUARI : sac en natte de palmier tressé que l'on place de part et d'autre d'un mulet ou d'un âne pour transporter des marchandises.

CRESHBAS, ou KRESHBA : troncs de palmiers divisés en deux.

DAURAT, DIDIER : aviateur français (1891-1969) connu pour sa volonté de fer, il fut après la guerre directeur d'exploitation de Latécoère, qui deviendra l'Aéropostale puis Air France.

DAYA : fond de cuvette argileuse au milieu d'anciennes dunes mortes.

DEGLET-NOUR : variété de dattes souvent cultivée en Algérie (en arabe, « doigt de lumière »).

DELOU, ou DELLOU : sorte de récipient ouvert en peau, servant à tirer l'eau des puits.

DJARIDS, ou DJERIDS : palme, feuille de palmier.  
DJEBBAD : tireur d'eau.  
DJEBBAR : tumulus de pierres sèches.  
DJEMA, DJEMMA, ou DJEMAÂ : réunion de gens, de ruisseaux, de vallées ; par extension, assemblée de notables.  
DJICH (pl. DJIOUCH) : groupe armé.  
DJICHEUR : combattant d'un djich.  
DJINN (pl. DJENOUN) : génie souvent malfaisant, créé de feu, entre l'homme et l'ange, pouvant apparaître sous différentes formes.  
DOKKALI : tenture (environ six mètres sur un mètre vingt) aux couleurs vives – bandes rouges, vertes, orangées sur fond blanc – des environs de Timimoun.  
DOUAR : groupement d'habitations, temporaire ou permanent, rassemblant des personnes ayant une ascendance commune en ligne paternelle.  
DRINN : graminée saharienne.  
ENNERI : vallée sèche.  
ETHEL : tamaris saharien.  
FANTASIA : démonstration de cavaliers arabes lancés au galop déchargeant leurs armes et poussant de grands cris.  
FECH-FECH : terre pourrie, pulvérulente, sous une croûte qui cède facilement.  
FEDJS : espaces plats entre des amoncellements de dunes, couloirs praticables aux chameaux.  
FEL-FEL : poivre ou poivron.  
FIHLI : assemblage de fines lanières de cuir.  
FOGGARA : galerie souterraine à pente douce avec regard-puits pour capter les eaux et qui sert à l'irrigation.  
FOUM : gorge par où s'engouffrent les eaux.  
FRIDOLINS : surnom donné aux Allemands dès 1917.  
GANDOURAH : vêtement musulman en forme de robe ample.  
GARA : montagne à sommet tronqué, butte témoin d'ancien relief érodé.  
GARAMANTES : anciennes populations du Sahara central, citées par Hérodote.

GASSI : passage en forme de couloir à travers les dunes ; piste d'erg.

GEILA, ou GAÏLA : sieste.

GESH : bagages, chargement.

GIRGIR : plante annuelle saharienne, à fleurs mauves, parfois blanches.

STATION GONIO : radar insensible aux perturbations atmosphériques permettant de définir la direction d'un avion et destiné à assister l'approche de l'aérodrome et l'atterrissage.

GOUMIER : membre d'un *goum*, peloton cavalier ou méhariste supplétif, levé au service du beylik.

GOURBI : cabane, hutte.

GUELTA : vasque rocheuse conservant les eaux pendant des années en pays hoggar ou ajjer.

GUEMIRAH : signal optique, petite pyramide de pierre (cairn).

GUERBA : outre en peau de chèvre.

HABBOU : terre, ou bien, appartenant en communauté à une confrérie.

HADJ : désigne le pèlerin qui est allé à La Mecque. Par extension, le hadj désigne le vieux, le sage, celui que l'on respecte.

HAMMADA : grand plateau calcaire couvert de pierres et de cailloux.

HARTANI : membre de la communauté des haratin, Noirs sédentaires des oasis algériennes et sahariennes, fixés depuis plusieurs siècles ; descendants d'anciens esclaves razziés au Soudan.

IFORAS : importante tribu targuia.

IKHEDJANE : village de Kabylie qui subit une expédition punitive de l'armée coloniale dans les années 1850 contre laquelle les villageois résistèrent farouchement.

IRATIMEN : gravures rupestres reproduisant la forme des sandales sahariennes.

JUSQUIAME : poison dont se servirent les Touareg pour empoisonner les survivants de la mission Flatters.

KANOUN : récipient en terre cuite servant à la cuisson au charbon de bois des aliments.

KARMA : médaille de fantaisie attribuée aux faumiers de l'époque.

KÉBIR : signifie grand en arabe. Terme utilisé par les compagnies méharistes pour désigner le capitaine et par les goumiers pour désigner le responsable du camp.

KESSERA : galette de blé, d'orge ou de mil, cuite sous la cendre.

KOUBA : monument cubique surmonté d'un dôme sphérique ou ogival, élevé à la mémoire d'un personnage vénéré.

KSAR : forteresse, ancienne ville fortifiée (pluriel : ksour).

LAUNOIS, JEAN (1898-1942) : artiste peintre.

(LA) LINEA : ville de la province de Cadix formant le prolongement espagnol de Gibraltar.

MAADERS : dépression où, en temps de pluie, se concentrent les eaux.

MAALEM : forgeron, chef du village ; par extension, chef.

MANARF : ça suffit.

MANASSA : plat de cuivre servant à boire, à creuser le sable, à se laver ; indispensable au méhariste.

MARCOUBA, ou M'ROKBA : nom soudanais du marcouba, qui est une graminée poussant en touffes entre lesquelles s'agglomère le sable, formant ainsi une petite butte indestructible.

MECHBED, MÉCHEBED ou MEDJBED : piste formée par le passage répété des gens et des bêtes.

MENDOUB : sultan.

MENZEL : type d'exploitation agricole et d'habitation typique de l'île de Djerba.

MER-NIGER : piste qui devait devenir le support d'un projet de ligne de chemin de fer transsaharien. Projet né dès les lendemains de la guerre de 1870, partiellement réalisé entre 1941 et 1947 puis finalement avorté.

MITIDJA : plaine de l'arrière-pays d'Alger.

NAÏL : sandales sahariennes.

NOIRÉ, MAXIME : peintre orientaliste (1861-1927), il s'installe à Alger en 1882 et devient peintre officiel de la Marine et des Colonies.

NOPAL : sorte de cactus.

OGLAT : puits rudimentaire.

OUED : cours d'eau temporaire au Sahara, lit d'un ancien fleuve quaternaire asséché.

OUTARDE : échassier au corps lourd et à fortes pattes, à long cou et à bec court.

OUVROIR : dans une communauté religieuse, lieu réservé aux travaux en commun.

PÈRE DE FOUCAULD : (1858-1916) explorateur et missionnaire français, il découvre plus de 2 000 km d'itinéraires nouveaux au Maroc, puis devient ermite missionnaire au Sahara ; il meurt assassiné par des Senoussis.

POTO-POTO : terrain bourbeux.

PRIMUS : marque de bière.

RADIER : plate-forme stable.

RAIMA : tente en poils de chameau.

RAHLA : selle targuie à pommeau en forme de croix.

RAÏTA : flûte arabe.

REDANS : partie saillante, ressaut d'un mur

REDJEM : signal optique formé de pierres entassées en pyramide.

REKBA : relation de vengeance institutionnalisée, vendetta.

REZZOU : bande armée qui fait une razzia.

RHORFAS : construction formant d'étroites cellules voûtées superposées sur plusieurs étages, qui servent de grenier et parfois d'habitation aux semi-nomades.

RIF : région montagneuse de la côte nord du Maroc.

ROCABA : nom francisé du terme arabe *rokba* qui désigne une graminée. Il s'agit d'un lieu dit du Hoggar où cette herbe pousse en abondance.

ROUMI : romain, par extension chrétien.

R'TEM : genêt blanc.

SATT : Société africaine de transports tropicaux.

SEBKRA : dépression inondable et salée, d'aspect variable selon les saisons.

SEGUIA : conduit à ciel ouvert, servant à l'adduction et à la distribution d'eau dans les oasis.

SEROUAL, ou SAROUEL : pantalon bouffant.

SHERBA : soupe à base d'orge et de légumes, fortement épicée.

SHOUF ! : regarde, vois !

TABEUL, ou TEBEUL : tambour de commandement chez les Touareg.

TAHLA : acacia nain, épineux, du Sahara central.

TAKOUBA : sabre targui à lame plate et large.

TAMACHEK : langue des Touareg.

TANEZROUFT : désert intégral, immenses étendues mortes du Sahara couvrant plusieurs milliers de kilomètres carrés.

TASSILI : plateau gréseux déchiqueté par l'érosion.

TELL : terres fertiles du nord de l'Algérie.

THALEB : écrivain, savant.

THÉBAÏDE : lieu désert, solitude profonde.

TIBOU : habitant du Tibesti.

TIFINAR : écriture des Touareg.

TIPS (angl.) : pourboire.

TORRILS, ou TERRILS : entassement de déblais d'une exploitation minière.

TOUB : synonyme de banco.

UP TO DATE (angl.) : moderne, à la mode.

VIEUCHANGES, MICHEL (1904-1930) : aventurier français, il découvre les ruines de la cité interdite de Smara dans l'ouest saharien ; il se convertit brusquement au catholicisme au retour de cette expédition, sur son lit de mort.

ZAOUIA : établissement religieux sous l'autorité d'une confrérie musulmane, spécialement affectée à l'enseignement.

ZERIBA : hutte de roseaux.





Flammarion

# Table

## Préface

### Tanger, porte de l'argent

- I
- II
- III
- IV
- V

### De Bizerte à Mareth, à travers la Tunisie

- I
- II
- III
- IV
- V
- VI
- VII
- VIII

### Six mille kilomètres audessus du Sahara

- I
- II
- III
- IV
- V
- VI
- VII

### La Piste oubliée

- I
- II

III  
III (suite)  
IV  
V  
VI  
VII  
VIII  
VIII (suite)  
IX  
IX (suite)  
X  
XI  
XII  
XIII

Le coup de main de Jean d'Ornano

En marge d'un centenaire, quand les vétérans de Marengo se penchent sur leur  
passé

À la recherche de l'« or noir »

I  
II  
III  
IV  
V  
VI

Un grand reportage sur les pistes automobiles sahariennes

I  
II  
III  
IV  
V  
VI  
VII  
VIII  
IX  
X  
XI  
XII

Lumière sur le Chergui

I  
II

III  
IV  
V

#### À la recherche des coins perdus de l'Algérie

I  
II  
III  
IV  
V  
VI  
VI (suite)  
VII  
VIII

#### Le Sahara des pétroliers et des touristes

I  
II  
III  
IV  
V  
VI  
VII  
VIII  
IX

#### Une 2CV et deux hommes à travers le Sahara

I  
II  
III  
IV  
V  
VI  
VII  
VIII  
IX  
X

#### La merveilleuse aventure des Niçois Georges et René Estienne

I  
II  
III  
IV  
V  
VI  
VII

VIII  
IX

Avec la mission Berliet au Ténéré

I  
II  
III  
IV  
V  
VI  
VII

Rekba

Glossaire